[Dr. Yelamanchili Sivaji].

Minsitry come up with proposals to import cotton to create a fear psychosis among the cotton growers to the effected that cotton is going to be imported and there is going to be surplus and they seem to suggest that unless the farmers part with their produce, there is every possibility of a slump in the market on account of which the farmers are likely to lose.

Therefore, I would like to suggest to the Government to come out with a detailed statement indicating what the views of the Government are, whether they are going to import cotton and whether they are going to waive the import duty. I am saying this because the ruling prices in the international market are many times the price of the indigenous cotton of the same quality and it would be deleterious to the interests of our growers.

I would, therefore, urge upon the Government not to allow any import of cotton, but, as was done earlier, to see that cotton was exported for the benefit of both the country and the cotton growers. Thank you.

THE BUDGET (RAILWAYS), 1992-93—

THE DEPUTY CHAIRMAN: Now, Prof. Saurin Bhattacharya.

PROF. SAURIN BHATTACHARYA (West Bengal): Thank you, Madam. I was hoping that there would be the lunch recess now. Anyway, with yourself in the Chair, I will start now.

THE DEPUTY CHAIRMAN: Your group has got 37 minutes and there are four speakers. So, kindly regulate your speech accordingly.

SHRI JAGESH DESAI (Maharashtra): It comes to nine minutes in his case!

PROF. SAURIN BHATTACHARYA: No. It is 9.25 minutes!

THE DEPUTY CHAIRMAN: Yes, exactly. When I adjourn the House, your speech can be finished.

PROF. SAURIN BHATTACHARYA: Madam, anyway, I need not waste any more time.

Yesterday I was on the point of privatisation. Let me not dilate more on it. But I would only request the Minister to enlighten us on the virtue of private industry.

The Minister, from the beginning, said· Starting at a momentous time... But what moment? He did not say, except making the remark that the wind of change is blowing all over the world and since India is within the world here also there have been changed circumstances. This is, Madam, something peculiar—peculiar in the sense he obviously referred to changes occurring in socialist countries which have ceased to exist either as a political entity or as socialist State. To the best of my knowledge, in spite of our Constitution describing it as a Republican, Socialist country, it was nowhere nearer Socialism. And we do not know that in the capitalist countries a wind of change is blowing. Therefore, what are the changed circumstances in our country? Save and accept that even from the time of Maynard Kynes we are travelling back to the time of Adam Smith, perhaps nothing more reforming. The question of sending somebody to the reformatory may also arise. But let me not insist on that. Anyway, in India what is the question of reform? It has been on the capitalist path. It is going on the capitalist path. But capitalist path does not mean that the redundancy among the railway employees will be studied, including the top and middle level officials also, and not the Railway Board. Such redundancy is another name for exist policy. And naturally. But at the same time talks of workers' participation to the President's appeal for industrial peace. What was that appeal? There shoud be not strike and

there should be no closure. But both are not at par. Workers' organisations of all youth, including that belonging to the ruling party or connected with the ruling party, opposed that appeal from the President, knowing fully well that the Railway Minister raises that issue, on top of redundancy, as doing insult to injury. Besides recruiting 20,000 less in a year—during the Eighth Plan one lakh—this is something which is insufferable. And he has complimented his men, railway men, for bringing gain to the Railways. But it is necessary that at the same time all of them should continue to be gainfully employed, bringing gain to the Railways, bringing gain to the country and bringing gain to themselves. If that is denied, naturally, there would be every reason for industrial peace to be disturbed; it goes without saying. That is the dangerous path which this Government has been taking. For the time being, they seem to be at the top. But those who are down will be up, and those who are up may be down. Something like this should also be remembered by the rulers of our country. The Railways being the biggest employer in the country, to trifle with the faith of the workers is ruinous to the country, and that calls for retribution, if not immediately, at least in the long run. And they have been doing the greatest disservice to the country. Therefore, this approach is something suicidal both for the Railways and the Government, both for the country and the workers, and should for forsaken, and forsaken once and for all. As I said, it is not a question of any threat. And my own Party is not such a party which can pose a threat to the Government of India. But the collective strength of the toiling people should not be undermined, should not be minimised, and should not be trifled with, even by the mightest Government of the country. And we know this is not a very mighty Government which succumbs to the black-mail, to the threat of any country in the world, and the biggest super power of the world or the only super power of the world. We know that very well. Therefore, let it not consider itself to be very mighty.

In order to raise additional revenue, certain proposals have been put forward—increasing the freight rate, barring some essential commodities, by 7.5 per cent which is a steep increase, and then increasing the passenger fare, with a maximum Rs. 25 in the case of 2nd class mail or express trains, with a further increase of Rs. 5 in the case of sleepers, and then increasing the monthly season tickets in suburban areas where the monthly ticket is given in order to enable the commuters who are engaged in various vocations to enable them to have a tolerable conveyance charge. What has been proposed this time is, perhaps, a pink book of the Railway Minister. It is unbelievable. In 2nd class also, there is an increase of more than Rs. 50 at the top. And there is nothing to wonder that in Bombay, there was a very vehement protest against this increase. In Calcutta also, it was there but not so vehement. The reason is, sometimes or almost unversally the increase is moderated at the time of the reply to the Budget proposals. (*Time bell rings*). But then, how much can be reduced? And this position of the commuters does not bode well for the Government. The increase or the total revenue yield would be Rs. 1366 crores in one year. This increase is a heavy dose; the Minister should keep it in mind. These are the things against which we have to raise our voice.

There are one or two things on which the Minister is to be complimented, for example, introduction of uni-gauge system, that is, conversion of meter gauge into broad gauge. In this connection I also want to say one thing more. Some 3—4 days back there was a plea advanced by an hon. Member for continuation of the Darjeeling Himalayan Railway. It is really a train of beauty. As you know, a thing of beauty is a joy for ever. Whatever we do, should not be without an aesthetic sense. Secondly....

THE DEPUTY CHAIRMAN: I have to adjourn the House for lunch. So you please conclude.

PROF. SAURIN BHATTACHARYA: I will take two or three minutes more, Madam.

THE DEPUTY CHAIRMAN: You take three minutes later on. Now I adjourn the House. The House is adjourn till 2.30.

The House then adjourned for lunch at thirty two minutes past one of the clolck.

The House reassembled after lunch at thirty-three minutes past two of the clock.

The Vice-Chairman (Prof. Chandsesh P. Thakur) in the Chair.

THE BUDGET (RAILWAYS), 1992-93—Contd.

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. CHANDERESH P. THAKUR: We shall continue with the General Discussion on the Railway Budget. Prof. Saurin Bhattacharya was on his legs, before lunch. He may continue his speech.

PROF. SAURIN BHATTACHARYA: Mr. Vice-Chairman, Sir, I was really at the concluding stage. I am now in the third phase of my speech.

I referred, particularly, to two points which can be considered to be commendable. One is, introduction of the uni-gauge system, i.e. conversion of metre gauge into broad gauge, in 6,000 kms., which is the target. This will really further the conversion programme, no doubt. Let us hope that, at least within the Eigth Five Year Plan,—if not earlier-the metre gauge will vanish. But I pleaded for retaining of the narrow gauge line to Darjeeling—the Darjeeling Himalayan Railway—because of the particular beauty. It should not be lost sight of. I will be failing in my duty if I did not mention the case for the introduction of railway line at one place, in West Dinajpur district of West Bengal and in Hazaribagh district of Bihar.

SHRI YASHWANT SINHA (Bihar): Please take note of this.

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. CHANDRESH P. THAKUR): Mr. Yashwant Sinha is very happy on your mentioning Hazaribagh.

PROF. SAURIN BHATTACHARYA: He should be happy. He is from that State. He should associate himself. You should also associate yourself because you are from that State.

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. CHANDRESH P. THAKUR): I am associating myself.

PROF. SAURIN BHATTACHARYA: Eklakhi-Belurghat rail link was included in the railway budget when Shri A. B. A. Ghani Khan Chaudhry was the Railway Minister. Having come from an adjacent area, he knew the position of West Dinajpur district in West Bengal, where there is no railway line. Only bus service is there. This is a pitiable state of affairs. I do not know why the project has not been followed up. With all the strength at my command, I would urge upon the Railway Minister to consider this project as an on-going project. If it has so far remained off the ground, it will have to be on the ground. It is an urgent demand of the people of that area. We have been repeatedly making that demand for all these years and it is now causing frustration among the people of that area. The project may be taken up by the Railway Ministry during this year itself.

About the Hazaribagh rail link, there is a rail link on Hazaribagh Road, which is a district headquarter. It is completely different. Hazaribagh Road is on the one side. It is

41 miles away from Hazaribagh town. The other rail link is Ramgarh or Ranchi Road station which is about 30 miles away from Hazaribagh town. You can imagine the difficulties of the people inhabiting the area and also of those who are going there, even for a casual visit. I would request the Railway Ministry to take this into consideration and earn the gratitude of the people of that area, who will feel that at least after a long time the Railway Ministry has turned its eye on this project.

Sir, there are so many points. One speaker cannot take account of all the points. There are competent persons who will ex-ray the railway budget more competently. Before concluding, I would only refer to the point which does not apply to the railway budget alone, it applies to the general approach of Mr. Narasimha Rao's Government. The point relates to the wind of change blowing throughout the world. This sort of glee in that position among our rulers, even with the Railway Ministry, I would say, is shocking. It is really biting the hand that really helped you during its existence all these years. It is ingratitude against Indian ethoes. I would urge upon this Government to read itself of this vicious approach. And to revise these, if you have to have reform, have it by all means, but not by pointing to something which really was not your foe and pointing at something which really has been at your help all through the period of its existence, during the period of our struggle for national independence and thereafter during the period of independence when we have been struggling for our existence.

Thank you, Sir.

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. CHANDRESH P. THAKUR): Thank you very much. Prof. I. G. Sanadi.

प्रो. आई. जी. सनदी (कर्णाटक) : उपसभाध्यक्ष महोदय, आपने मुझे रेल बजट पर बोलने के लिए जो समय दिया, उसके लिए मैं आपका आभारी हूं।

यह सुनिश्चित करना सरकार का प्रथम कर्त्तव्य है कि देश के लोगों की आवश्यकताओं की पूर्ति हो और गरीबी समाप्त हो। आर्थिक कठिनाई और परिवर्तन के संधिकाल में यह कार्य अधिक महत्वपूर्ण हो जाता है। करोड़ों पीड़ितों की सेवा करने के लिए कांग्रेस की सरकार बचनबद्ध है। इसका ज्वलंत उदाहरण रेल बजट है। मैं रेलमंत्री श्री जाफर शरीफ द्वारा पेश किए गए रेल बजट का स्वागत करता हूं और समर्थन भी करता हूं।

मान्यवर, यह रेल बजट सारे देश के लिए खासकर कर्नाटक के लिए एक "कामधेनु" है। प्रगति तथा गरीबी उन्मूलन करने के रास्ते में एक नया कदम है। मैं समझता हूं कि आम आदमी पर बोझ डाले बिना प्रगति के चक्र को प्रगतिशील रखने का यह एक संतुलित बजट है। इसके लिए रेलमंत्री बधाई के पात्र हैं।

मान्यवर, रेल बजट प्रस्तुत होने के बाद कर्णाटक अपने आप पर भरोसा नहीं कर सका क्योंकि वहां के लोग मांगते रहे, मांगते रहे, लेकिन मांगने पर उन्हें कुछ नहीं मिला था और बिन मांगे उन्हें मोती मिल गए हैं इस नेशनल रेल नेटवर्क में। बंगलौर-अरसीकेरे आमान परिवर्तन के वर्क-आर्डर मिल चुके हैं। बल्लारी-रायदुर्ग, चल्लकेरी-चित्रदुर्ग-चिक्क जाजूट मार्ग परिवर्तन के वर्क-आर्डर मिल चुके हैं। बंगलौर-यलहंका का कार्य स्वयं रेलमंत्री जी आरंभ करवा कर के आ गए हैं। शरीफ साहब का नाम, मैं समझता हूं कि रेल-इतिहास में अमर रहेगा।

मान्यवर, जबसे कर्णाटक राज्य क रचना हुई, इतना अच्छा काम पहले कभी नहीं हो पाया था। हम हमेशा मिरज-बंगलौर आमान परिवर्तन की मांग करते थे, लेकिन हमारी मांग मांग ही रह गई। हुबली-कारवार के लिए काफी संघर्ष हुआ, लेकिन हमारी बात अनसुनी हो गई। इस बजट में कर्णाटक के लिए शरीफ साहब की देन मिरज-हुबली ब्रोडगेज परिवर्तन की है। लोंडा-मार्गगोवा ब्रोडगेज

[प्रो० आई०जी० सनदी]

परिवर्तन की है । बंगलौर-हुबली ब्रोडगेज परिवर्तन की है अरसीकेरे-मंगलूर ब्रोडगेज परिवर्तन की है। मैसूर-अरसीकेरे ब्रोडगेज, गदम-टुटगी, होसपोट-हुबली आमान परिवर्तन की है। इसका अर्थ यह हुआ कि आगे चलकर कर्णाटक में एक इंच भी मीटरगेज रेल मार्ग नहीं रह पाएगा। शरीफ साहब ने इस साल के बजट को पेश कर कर्णाटक में ब्रोडगेज का युग आरंभ किया है।

मान्यवर, पिछले 44 वर्षों में जितने भी मंत्री यहां पर हुए हैं, अधिकतर मंत्री कर्णाटक के ही उसमें हुए हैं, जिसमें सर्वश्री एच.सी.दासप्पा, सी.एम. पुनाचा, टी.ए.पाई, के. हनुमंतय्या जी रहे हैं, इन सभी ने यहां आने के बाद रेलमंत्री बनकर रेल की सेवा की है, लेकिन इनसे कर्णाटक के लिए रेल सेवा नहीं हो पाई। ऐसी हमारी हालत हो गई थी कि इतने सारे मंत्रियों के बनने के बाद भी इनका परिवर्तन होता रहा। वहां आमान अपरिवर्तनीय हो गया। कर्णाटक में चिराग तले अंधेरे की बात हो गई। इन सभी मंत्रियों के जमाने में जो काम होना था, शरीफ साहब ने अकेले वह पूरा कर दिया।

मान्यवर, 1876 से ही हुबली कारवार रेल-लाइन हम चाह रहे थे, रेलवे बोर्ड इस काम को करना नहीं चाहता था, बहाना बनाता रहा, मगर कर्णाटक से लोग आवाज उठाते ही रह गए, उठते ही रह गए। 24.10.1986 को सी बर्ड प्रोजेक्ट का फाउंडेशन रखने के लिए दिवंगत प्रधान मंत्री स्वर्गीय श्री राजीव गांधी कारवार हुए थे। उस समय उनका अभिवचन था कि कारवार-हुबली रेल लाइन की समीक्षा कराएंगे, उसकी पूर्ति के लिए कदम उठाएंगे। रेल मंत्री श्री जाफर शरीफ साहब ने हुबली-अकाला-कारवार, इस पिछड़े इलाके को मद्देनज़र रखकर यहां बड़ी लाइन बिछाने का प्रस्ताव स्वीकृति के लिए योजना आयोग को भेजकर श्री राजीव गांधी जी के सपने को, वचन को पूरा किया है।

महाराष्ट्र के लिए जैसे मुंबई का महत्व है, कर्नाटक के लिए कारवार का है। वहां एक नेच्यूरल बंदरगाह है। अगर वह रेल से नहीं जोड़ा गया तो उसका फायदा ही क्या ? धारवाड़, बेलगाम, बीजापुर, कारवार, रायचूर, बल्लारी, गुलबर्गा को व्यापार के लिए मुबई का मुख देखना पड़ता है। इसलिए हुबली-अंकोला-कारवार, इस बड़ी लाइन की योजना को माननीय प्रणव मुखर्जी जी यदि जल्दी ही अपनी स्वीकृति दे देंगे तो मैं समझता हूं कि पिछड़ा हुआ यह इलाका प्रगति के मैदान में अग्रसर हो जाएगा।

कोकण रेल प्रोजेक्ट-पश्चिमी घाट आर्थिक अभिवृद्धि क्षेत्र में यह एक सराहनीय कदम है सरकार का। इसकी पूर्ति 1994-95 में होनी है। इसमें कर्नाटक का इक्यूटि पार्टिसिपेशन 15 प्रतिशत था, धनराशि 37 करोड़। कर्नाटक सरकार 1991 में 15 करोड़, 1992 में 15 करोड़ दे चुकी है। 30 करोड़ देने के बाद बकाया जो 7 या 8 करोड़ है, उसे भी तुरंत देने के लिए वह कृतसंकल्प है। मेरी खास विनती है कि हुबली-कारवार, यह बड़ी लाइन पहले बनाइए और उसे कोंकण रेल से जोड़ दीजिए।

महोदय, हुबली एक बड़ा व्यापारिक केन्द्र है। यह रेल-जंक्शन भी है। इसके साथ ही यहां 100 साल से भी पुराना एक रेलवे वर्कशाप है। इस वर्कशाप में 4,500 से ज्यादा लोग स्टीम लोको-मोटिव, कैरिज और वैगन रिपेयरिंग का काम करते आ रहे हैं। हर माह यहां 100 बॉक्स वैगन बोगी बनाए जाते हैं। आमान परिर्तन के बाद आप इस वर्कशाप को कपूरथला और पैरम्बूर के आई.एफ.सी. जैसी कोच फैक्टरी बना दें तो हुबली डिवीजन की तरक्की में चार चांद लग जाएंगे।

हुबली एक बड़ा रेल जंक्शन होने के बावजूद भी यहां कम्प्यूटरीकृत आरक्षण प्रणाली नहीं है। बंगलौर के बाद आपने इस प्रणाली को मंगलोर से जोड़ दिया है, मैं आभारी हूं । लेकिन इसमें

हुबली को न जोड़ने का मुझे दुख है । कृपया आप इसे बंगलोर से या सिकन्दराबाद से जोडने की मंजूरी दें ।

शासन में अधिक सुधार और किफायत लाने के लिए रेल मंत्री जी ने एक एक्सपर्ट कमेटी की नियुक्ति की है । इस कमेटी का नेतृत्व अर्थशास्त्र में परिणित डा० एम०डी० नंजुडप्पा जी कर रहे हैं । मुझे उम्मीद है कि अनुभवी डा० नंजुडप्पा जी सच्चे और अच्छे सुझाव देंगे । निःसन्देह शरीफ साहब का यह कदम इस दिशा में सराहनीय है ।

16 नई रेलगाड़ियां प्रारम्भ कराना—मुंबई–बेंगलूर के बीच सुपरफास्ट एक्सप्रेस रेलगाड़ी चलाना दिल्ली, सिकन्दराबाद, बगलोर, मद्रास के बीच राजधानी एक्सप्रेस चलाना, मैसूर–तिरुपति एक्सप्रेस रेलगाड़ियों को चलाना—कर्नाटक की जनता सहर्ष स्वागत करती है ।

यह सही है कि रेल के यात्री भाड़े में 7.5 प्रतिशत की वृद्धि हुई है फिर भी यात्री-भाड़ा काफी रेशनलाइज किया गया है । जो ज्यादा सुविधा चाहते हैं वे ज्यादा देने के लिए नहीं हिचकिचाते । गरीब लोगों पर, यात्रियों पर ज्यादा भार नहीं है । महोदय, आज आप कन्याकुमारी से कश्मीर तक सफर करें, भाड़े का फर्क केवल 25 रुपए पाएंगे । यह आज की हालात में नगण्य है ।

रेल मंत्री ने भोजन सामग्री और जीवनावश्यक दाल, चीनी, गुड़, खाने के तेल, डीजल, फल, सब्जी को 7.5 प्रतिशत बढ़ोत्तरी से बाहर रखकर गरीबों के बोझ को कम किया है । आदरणीय प्रधानमंत्री श्री पी0वी0 नरसिंह राव ने पब्लिक डिस्ट्रीब्यूशन सिस्टम को मजबूत करने के लिए दूरदराज के इलाकों में खाद्यान्न सामग्री सस्ते दामों में पहुंचाने की जो योजना बनाई है, इस बजट से उसे काफी बढ़ावा मिलेगा ।

रेल मंत्री श्री जाफर शरीफ साहब ने गत वर्ष रेल बजट पर जवाब देते हुए कहा था कि—

—large area of our country remains undeveloped, which needs infrastructural support by the railway network.

आपने वायदा भी किया था कि—

"It is my endeavour that with the improvement in the financial position, we will be taking projects for under-developed areas of Karnataka."

कर्नाटक को रेल नेटवर्क में लाने में गत 40–45 सालों से पक्षपात हुआ है, इंसाफ नहीं हो पाया है । आपके जमाने में यह बात झूठी साबित होगी, ऐसी मुझे उम्मीद है । मिराज-लोंडा जिसको 122 करोड़ की जरूरत है, जो 188 किलोमीटर लंबी लाइन है, उसके लिए इस साल एक करोड़ का प्रावधान रखा गया है । हॉस्पेट-हुबली-गोआ 469 किलोमीटर लाइन है जिसे 312 करोड़ चाहिए लेकिन इस वर्ष केवल 1 करोड़ रखा गया है । इसी तरह बंगलौर-हुबली 469 किलोमीटर है जिसकी एंटीसिपेटेड कॉस्ट 235 करोड़ है और दिया गया है केवल 62 करोड़ ।

हम दूध के जले हैं छाछ को फूंककर पीते हैं । इससे पहले जब पूना और बंगलौर का अमान परिवर्तन का मार्ग लिया गया था तो वह अमान परिवर्तन सिर्फ मिराज तक रुककर रह गया । इतना ही नहीं कोल्हापुर की ओर मोड़ ले लिया गया । हमें डर इस बात का है कि इस बार फिर यह रेल परिवर्तन अपरितिकिरे तक आकर मंगलौर की ओर मुड़ न जाए । जो इलाका पिछड़ा हुआ है कर्नाटक का, बंबई-कर्नाटक एरिया कहिए, हैदराबाद-कर्नाटक कहिए, उसके लिए मैं समझता हूं कि यह एक तरह का घोर अन्याय होगा ।

अंत में रेल मंत्री जी के साथ योजना आयोग के उपसभापति श्री श्री प्रणब कुमार मुखर्जी को भी धन्यवाद देता हूं । उन्होंने आठवीं पंचवर्षीय योजना में पहले से अधिक गेज परिवर्तन की स्वीकृति दी है । इसके साथ ही अगर एक हजार किलोमीटर की स्वीकृति देने के साथ उतना पैसा भी वहां पर रखा जाए तो मैं समझता हूं कि जो 12

[प्रो० आई० जी० सनदी]

हजार से 15 हजार मैन डेज काम देने का जो सोच रहे हैं वह पूरा हो जाएगा । इससे इसकी गतिशीलता बढ़ेगी और बेरोजगारी को हम दूर कर पाएंगे ।

रेल मंत्री ने 10,000 किलोमीटर रेल परिवर्तन का निर्धारण कर लिया है जिसमें से 6000 किलोमीटर आठवीं पंचवर्षीय योजना में ही कर लिया जाएगा । यह सब ठोस कदम सरकार के पक्के इरादे को जाहिर करते हैं । यह महान बजट मेरी दृष्टि में रोजगार बढ़ाने वाला, जनहितकारी, देश हितकारी और अच्छा बजट है जिसका उद्देश्य सर्वेजना: सुखिनो भवन्तु माकश्चित दु:खमाप्नुयात् है । धन्यवाद ।

श्री महेन्द्र सिंह लाठर (हरियाणा) : उपसभाध्यक्ष महोदय, जब हम बच्चे थे तो छुक-छुक रेल का एक खेल खेला करते थे । हम सब बच्चे रेलगाड़ी बनाकर खेलते थे और बोलते थे—धर दे पैसा, चल कलकत्ते । तब थोड़े से पैसों में हम कलकत्ते पहुंच जाते थे पर आज बहुत से रुपए कलकत्ता जाने में देने पड़ते हैं । इस बजट से आम आदमी के ऊपर 1366 करोड़ रुपए का बोझ डाला गया है और यह 1366 करोड में से 416 करोड़ तो भारत सरकार को मिल जाएगा डैफर्ड लेबलिटी के तौर पर और करेंट ईयर के लिए रेलवे को 275 करोड रुपए का सरप्लस होगा । और नैक्स्ट ईयर 1992-93 में 563 करोड का सरप्लस दिखाया गया है मैं सोचता हूं कि क्या रेलवे डिपार्टमैंट सिर्फ पैसा कमाने के लिए है ? क्या यह महकमा सरकार का एक कमाऊ पूत बन कर रह गया है या ये रेल का महकमा आम आदमी को, पैसेंजर्स को कोई सहुलियत देने की कोशिश करेगा ? मैं जब फिगर्स देख रहा था तो मैं सोच रहा था कि चाहिए तो यह था कि जितनी किराए में बढ़ोत्तरी हो उसके मुताबिक पेसेंजर्स की सुविधाओं में भी बढ़ोत्तरी की जाए लेकिन जब मैंने देखा कि जो पेसेंजर ऐमिनिटीज हैं उनके लिए बजट में केवल 50 करोड़ रुपया रखा गया है जब कि 1366 करोड़ रुपए आपने पैसेंजर्स भाड़े या फ्रेट में बढ़ाए हैं । मैं समझता हूं कि यह पैसेंजर्स के साथ बड़ी बेइंसाफी है, यह उनकी जेब काटने के बराबर है ।

उपसभाध्यक्ष (प्रो. चन्द्रेश पी० ठाकुर) : क्या सुविधाएं आप चाहते हैं वह बताइए...

श्री महेन्द्र सिंह लाठर : मैं उन पर भी आऊंगा । मैं कोई बहुत बड़े डेवलपमेंट की रेलवे डिपार्टमेंट से तवक्को नहीं करता और जैसा अभी प्रोफेसर साहब ने बढ़-चढ़कर तारीफ की जाफर साहब की...

उपसभाध्यक्ष (प्रो. चन्द्रेश पी० ठाकुर) : आप मल्लिकार्जुन की कीजिए...

श्री महेन्द्र सिंह लाठर : मैं उसमें नहीं जाना चाहता । मैं कोई स्पेक्टेकुलर बात की इस महकमें से उम्मीद नहीं करता जैसे कि एक यात्री ने सोचा । वह अमृतसर जा रहा था । जब स्टेशन पर ट्रेन खड़ी हुई तो उसने किसी से पूछा कि कितना टाइम है इसके चलने का । तो उसने कहा कि अभी तो बहुत देर लगेगी । आप चाय पीजिए, मैगजीन ले आईए । वह दूसरे प्लेटफार्म पर चला गया, मैगजीन देखने के लिए और जब लौटा तो तब तक उस ट्रेन का टाइम हो गया था और वह चली गई लेकिन उसकी जगह पर दूसरी ट्रेन आकर खड़ी हो गई जो लखनऊ जा रही थी वह उस डिब्बे में चढ़ गया । बाई चांस वह सीट भी खाली थी । और फिर ट्रेन चल दी । उसने अपने ऊपर वाले पडोसी से जान पहचान करने के लिए पूछा कि कहां जा रहे हो । उसने कहा कि मैं लखनऊ जा रहा हूं । उसने सोचा कमाल का साइंस है, क्या करिश्मा है कि एक ही ट्रेन में ऊपर का पैसेंजर लखनऊ जा रहा है और दूसरा नीचे का अमृतसर जा रहा है, दोनों अलग अलग दिशाओं में हैं । ऐसी कोई

स्पेक्टेकुलर बात की आशा आप रेलवे डिपार्टमेंट से मत करें । लेकिन हर साल किराए में बढ़ोत्तरी होती है, फ्रेट में बढ़ोत्तरी होती है। इसका बोझ किस पर पड़ता है। यह आम आदमी पर पड़ता है। यह तो रेलवे का हाल है और मनमोहन सिंह जी की मेहरबानी से ऊपर रुपए की कीमत 13 पैसे रह गई है और हर साल किराए में बढ़त्तरी से आम आदमी की कमर तोड़ी जा रही है ।

वाइस चेयरमैन साहब, मैं कहना चाहूंगा कि जब नक्शा ट्रेन का आंखों के सामने आता है, छतों के ऊपर हजारों लोग बैठकर सफर करते हैं, अपनी जिन्दगी जोखिम में डालते हैं, या दरवाजों के बाहर लटककर जाते हैं तो बहुत सारे ऐक्सीडेंट के अंदर मर जाते हैं । डिब्बों के अंदर आदमी ऐसे भरे होते हैं कि उनको अंदर सांस लेने में भी तकलीफ होती है। वे टायलेट भी नहीं जा सकते । अगर जा पाते हैं तो वहां इतनी गंदगी होती है कि खड़े भी नहीं हो सकते । डिब्बों में भेड़-बकरियों की तरह यात्री भरे होते हैं । तो हमें सच्चाई से भागना नहीं चाहिए । आप आज दिल्ली के प्लेटफार्म पर चले जाइए । वहां पर हजारों लोग आपको बिना किसी शेड के, बिना किसी बैठने की बैंच के मिलेंगे । हमारी सरकार की फैमिली प्लानिंग ऐसी है कि उसका मुकाबला रेलवे नहीं कर सकती । प्लेट-फार्म पर बैठने की जगह नहीं होती । कोई अगर किसी मुसाफिर को या रिश्तेदार को लेने जाता है रेलवे पर तो जब ट्रेन खड़ी होती है तब तो वह बुराई दिखाई नहीं देती, लेकिन जब ट्रेन नहीं होती है तब आप देखिए वहां पर इतनी गंदगी पटरी पर पड़ी मिलती है कि वहां खड़ा रहना भी मुश्किल हो जाता है ।

3.00 PM

रेल मंत्री जी बैठेहैं मैं सारा दोष इनको नहीं दे रहा हूं, इसके अंदर पब्लिक का भी दोष है, हमारा भी दोष है । जो स्टेशन पर गाड़ियां खड़ी होती हैं उनमें लिखा भी होता है कि जब गाड़ी खड़ी हो तो टॉयलेट का इस्तेमाल न करें। लेकिन इसकी पब्लिसिटी ज्यादा नहीं की जाती, लोगों को इस बारे में टीच नहीं किया जाता और इसका नतीजा यह होताहै कि चारों तरफ स्टेशन पर गंदगी ही गंदगी पड़ी होती है । जब मैं स्टेशन पर जाता हूं तो यह देखता हूं कि क्या सहूलियतें आप पैसेंजर को दे रहे हैं । आप भी मेरे साथ गये थे कलकत्ता । हम राजधानी से गये थे । बढ़िया ट्रेन से सफर करते हैं । ए0सी० स्लीपर में सफर करते हैं । आचार्य वासुदेव जो लोक सभा के मेम्बर हैं वह भी हमारे साथ ट्रेन में बैठे थे। पहले तो 9 बजे के करीब बिस्तर देते हैं चादर, तौलिया, तकिया वगैरह जो देते हैं, माननीय मंत्री जी बहुत सारे एम०पीज इस बात की गवाही देंगे कि वह इतने गंदे होते हैं कि उनमें से स्मैल आ रही होती है । उनको इस्तेमाल नहीं किया जा सकता । यह तो हुआ इसके बाद जब हम सोने की सोच रहे थे तो चार आदमी, मेरे ख्याल से वहीं के होंगे, बिना रिजर्वेशन के चढ़ गये और आकर कहने लगे कि हम यहां बैठ जायें? इससे पहले कि हम जवाब देते वह हमारी सोने वाली सीटों पर आकर बैठ गये । जोर-जोर से बोलने लगे । इतनी नुइसेंस पैदा की कि हमें हरैश किया जा रहा था ।एक आदमी उठकर कहता है कि मैं अभी जाता हूं और कंडक्टर साहब से एडजस्ट करके आता हूं । अभी एडजस्टमेंट हो जाता है । हम जो पब्लिक रिप्रजेन्टेटिव हैं हम को एक-डेढ़ घंटे तंग करने के बाद वही आदमी आकर कहता है कि मैंने कंटक्टर से, टिकट क्लेक्टर से एडजस्ट कर लिया । हमें सीट मिल गई और वह उठ कर चले गये । रेल मंत्री जी इस किस्म की एडजस्टमेंट हर डिब्बे में होती है, हर ट्रेन में होती है, हर लाइन पर होती है । रेलवे का इतना पैसा चोरी होता है कि आप सोच नहीं सकते । इस बारे में आपको सोचना चाहिए । आप इस बात पर सोचिए कि इस चोरी को बंद कैसे करें, इस करप्शन को कैसे रोकें । जो टिकट कलेक्टर, कंडक्टर है वह जेनुइन पैसेंजर को, आनेस्ट पैसेंजर को तंग करते हैं । जो विद्आउट टिकट ट्रेव्लर्स होते हैं उनके साथ उनकी मिलीभगत होती है । उन पर कोई हाथ नहीं डालता है।

मैं लाइट मूड में हूं इसलिए एक बात और कहना चाहता हूं ।

उपसभाध्यक्ष (प्रो. चन्द्रेश पी. ठाकुर): कुछ सीरियसली भी कहिये ।

श्री महेन्द्र सिंह लाठर: एक बुजुर्ग अपनी लड़की को कपड़े देने जा रहा था किसी ट्रेन में बैठ कर । शर्म करके किसी व्यक्ति ने उस बुजुर्ग आदमी को सीट दे दी । टी०टी० साहब, टिकट चैकर साहब आये और उस अनपढ़, गंवार आदमी को बैठाकर देखकर कहने लगे कि चौधरी साहब टिकट दिखाओ । टिकट दिखा दिया वह बुलन्दशहर का था । टिकट चैकर ने कहा टिकट तो ठीक है लेकिन चौधरी साहब यह तो जनाना टिकट है इस पर तुम सफर नहीं कर सकते । उसने कहा मुझे क्या पता कि टिकट की भी जात होती है । उसने कहा पैसे निकालो । उस व्यक्ति ने कहा मेरे पास तो पैसे नहीं हैं । तब टिकट चैकर को दूसरी सवारियों ने भी कहा इसको छोड़ दो, कोई बात नहीं है । टिकट चैकर ने कहा कि मैं तो छोड़ देता हूं, अगले स्टेशन पर होशियार रहना कहीं वहां पर काबू में न आ जाओ । उस बुजुर्ग आदमी ने क्या किया कि लड़की का घाघरा और लहंगा जो लड़की के बॉक्स में पड़ा था वह पहन लिया और दुपट्टा सर पर लेकर अपनी मूंछें छिपा लीं और उकड़ू हो कर बैठ गया । अगले स्टेशन पर वही टी०टी० साहब चढ़ गये । उसने उस बुजुर्ग से कहा टिकट दिखाओ । उस व्यक्ति ने बड़ा लम्बा सा हाथ निकाल कर टिकट दिखाया । उस टी०टी० ने कहा टिकट तो ठीक है बुलंदशहर का है लेकिन यह तो मर्दाना टिकट है । तुम इस पर कैसे सफर कर सकते हो ।

चौधरी बहुत दुखी हो रहा था, बूढ़ा था और पहली दफा ट्रेन में सफर कर रहा था । उसने कपड़े उतार कर फेंक दिये और सफेद मूछें दिखा कर कहने लगा कि टी०टी० साहब, था तो मैं भी मर्द ही, लेकिन इस रेलवे ने मेरी जात बिगाड़ दी । मंत्री जी आप यकीन मानिये, ये रेलवे के महकमे के लोग जेन्युअन पैसेंजर्स को तंग करते हैं और जो प्रोफेशनल ट्रेवलर बिदआउट टिकिट होते हैं उनका रिजर्वेशन भी हो जाता है और वे टिकिट भी नहीं खरीदते हैं और बढ़िया से बढ़िया सीटों पर ट्रेवल भी करते हैं । मैं अपने एक्सपीरियन्स से आपको बता रहा हूं ।

एक और बात जो आम लोगों के लिए दुखदायी है वह रेलवे क्रोसिंग की है । जहां जहां पर भी मैंने मेड रेलवे क्रासिंग हैं वहां घंटों ट्रेफिक जाम रहता है । हिन्दुस्तानियों के पास इतना टाइम होता है कि वे टाइम की कद्र ही नहीं करते । इन क्रोसिंग पर कई कई घंटों तक खड़ा रहना पड़ता है सरकार इतना टैक्स लगाती है, इतनी किरायों में बढ़ोत्तरी करती है, लेकिन ओवर ब्रिज और अन्डर ब्रिज क्यों नहीं बनाती है । मैं समझता हूं कि इक्का-दुक्का कहीं पर ओवर ब्रिज या अन्डर ब्रिज बनते होंगे । बाकी सब जगहों पर ट्रैफिक जाम रहता है । गाड़ियों की लाइनें लगी रहती हैं । उसमें एक्सीडेंट भी होते हैं । साइकल और मोटर साइकल वाले ऊपर से निकलने की कोशिश करते हैं । मुझे इस बात की हैरानी हुई कि जब मैंने यह पढ़ा कि अनमैन्ड जो क्रासिंग हैं वह हमारे देश में 27 हजार से भी ज्यादा हैं और जहां पर रोजाना एक्सीडेंट होते हैं । आज तक हमारा रेलवे डिपार्टमेंट उनका इंतजाम नहीं कर सका है ।

They should have long back been turned into manned crossings.

जो हमारी बिजी रोड हैं उनमें बेशुमार ट्रेफिक होता है । वहां पर सरकार को फौरी तौर पर ओवर ब्रिज और अन्डर ब्रिज बनाने का काम करना चाहिए ।

मैं समझता हूं कि मैं अपनी ड्यूटी पूरी नहीं करूंगा अगर मैं यह नहीं कहूं कि ट्रेनों के अन्दर सबसे ज्यादा जरूरी पैसेंजर्स के लिए पीने के पानी की व्यवस्था करना है । अभी हालत यह है कि ट्रेनों में पीने का साफ पानी नहीं मिलता है । टैंकी के अंदर गंदा और जंग लगा हुआ पानी पड़ा रहता है । मजबूर होकर पैसेंजरों को वह पानी इस्तेमाल करना पड़ता है । आप जानते हैं कि पानी एक एलीमेंटरी चीज है, वाइटल आइटम है । इसलिए रेलवे डिपार्टमेंट को ट्रेनों में साफ पानी का इंतजाम करना चाहिए ताकि लोगों को राहत मिले । मुझे यह

देख कर खुशी हुई, रेलवे की तरफ से मेम्बर पार्लियामेंट साहिबान के लिए सेन्ट्रल हाल में मिनरल वाटर प्रोवाइड किया जा रहा है ।

उपसभाध्यक्ष (प्रो० चन्द्रेश पी० ठाकुर) : वह मिनरल वाटर नहीं है, प्लेन वाटर है ।

SHRI MOHINDER SINGH LATHER: It may be distilled water, but I saw bottles being kept there two days back.

उपसभाध्यक्ष (प्रो० चन्द्रेश पी० ठाकुर): बोतल में तो बहुत चीजें रह सकती हैं ।

SHRI MOHINDER SINGH LATHER: I do not know whether that is mineral water od distilled water or some other water.

उपसभाध्यक्ष (प्रो० चन्द्रेश पी०ठाकुर) : वह कह रहे हैं कि ओल्ड वाइन इन न्यू बोटल ।

SHRI MOHINDER SINGH LATHER: Some sort of distilled water or plain water or drinking water can be provided.

उपसभाध्यक्ष (प्रो०चन्द्रेश पी० ठाकुर) : आप प्रसन्न हैं तो बहुत अच्छी बात है ।

श्री महेन्द्र सिंह लाठर: मैं प्रसन्नता की बात नहीं कर रहा हूं । जब हमारे जैसे लोगों के लिए भी राजधानी में पीने का पानी प्रोवाइड नहीं किया जाता तो आम लोगों को तो पीने के पानी की बहुत ही किल्लत है । वेकार खाना भी खाना पड़ता है । आप उन लोगों की दाद दीजिये जिन लोगों को लम्बा सफर करना पड़ता है और मद्रास या हैदराबाद जाना पड़ता है । उन लोगों को प्लेटफार्म पर बडी दिक्कत पेश आती है । जो खाना बेचने वाले होते हैं उनकी मिली भगत होती है । बासी खाना मिलता है और एक्जोरबिटेंट रेट्स देने पडते हैं । कल मैं स्पीच सुन रहा था कि केटरिंग का भी आप प्राइवेटाइजेशन करने जा रहे हैं । मुझे पता नहीं इससे लाभ किस को होगा । लेकिन रेलवे के जो बड़े बड़े अफसर हैं उनको लाभ जरूर पहुंचेगा क्योंकि वे अपनी पसद के कंट्रेक्टर को कंट्रेक्ट देंगे । इसलिये केटरिंग को अपने हाथ में लेकर इसमें इम्प्रवमेंट करना चाहिये । इसके अंदर इम्पलाईमेंट का बहुत स्कोप है । इसमें बहुत सारे आदमियों को काम मिल सकता है ।

वाइस चेयरमैन साहब, एक और प्वाइंट है जिसके बारे में मैं बहुत सोचा करता हूं । हमारी गुड्स ट्रेन के अंदर जो चोरियां होती हैं, यह इतनी बड़ी प्राबलम है और यह इतने लार्ज पैमाने पर होती है, चाहे सीमेंट हो, चाहे लोहा हो, चाहे कोयला हो, पूरा सामान डेस्टीनेशन तक नहीं पहुंच पाता । इसके लिये सरकार क्या कदम उठाने जा रही है ? मैं रेक्वेस्ट करूंगा कि यह जो डे-टुडे की प्राबलम है, और यह ऐसी प्राबलम है जिससे देश के अंदर करप्शन पनप रहा है । दूसरी बात जो इससे कनेक्टेड मैं कहूंगा वह यह है कि जो माल शार्टेज में जाता है, जो रास्ते में चोरी हो जाता है, उसके लये जो क्लेम फाइल किये जाते हैं, उन केसों के डिस्पोजल में सालों साल लग जाते हैं । मैं रेक्वेस्ट करूंगा कि इसके लिये एक टाइम बाइंड प्रोग्राम होना चाहिये कि इतने दिनों के अंदर किसी भी क्लेम का फैसला निश्चित-तौर रेलवे डिपार्टमेंट को करना पड़ेगा ताकि थोड़ी बहुत राहत उन लोगों को मिल सके जो कि विक्टिम हैं । वाइस चेयरमैन साहब, यहां तक होता है कि वे लोग पैरवी करते करते थक जाते हैं; then they leave the claim. वे इनसिस्ट नहीं करते और उसको छोड़ देते हैं । यह ऐसी बात है जिसका रेलवे मिनिस्टर को खासतौर से देखना चाहिये । वहां पर चेकिंग की व्यवस्था होनी चाहिये, टिकट चेकर का काम भी चेक होना चाहिये । मैं समझता हूं कि यह बहुत जरूरी आइटम है ।

एक और बात मैं कहना चाहूंगा और वह यह है कि डेली पैसेंजर जो कि मंथली टिकट पर चलते हैं, कम से कम रेलवे

(श्री महेन्द्र सिंह लाठर)

मिनिस्टर साहब को इन लोगों को बख्श देना चाहिये । सबरबन पैसेंजर जो हैं उनके मंथली टिकट पर 35 प्रतिशत की बढ़ोतरी की गयी है । वे लोग जो अपनी नौकरियों में जाते हैं, फैक्टरियों में काम करने के लिये जाते हैं, जिनको अपने और अपने परिवार का पेट भरने के लिये रोज काम करने के लिये जाना पड़ता है, उनके लिये 35 प्रतिशत की बढ़ोत्तरी जो है इससे उनके साथ इंसाफ नहीं हो सकता है । मैं इसको दुखद बात मानता हूं । इसके लिये मैं रेलवे मिनिस्टर को मुबारकवाद देने की पोजीशन में नहीं हूं ।

अब मैं सेक्युरिटी के बारे में कहना चाहूंगा । देश के अंदर सेक्युरिटी की क्या हालत है यह सब जानते हैं । ट्रेनों में सेक्युरिटी ना के बराबर है । ऊपर वाला आपकी सेक्युरिटी करता है । रोज अखबारों में पढ़ने को मिलता है कि फलानी जगह पर जंजीर खींचकर ट्रेन रोक ली और पैसेंजर्स को लूट लिया । इसमें खास बात यह होती है कि जो लूटते हैं, आज तक कम से कम मेरे नोटिस में एक भी ऐसा केस नहीं आया, जिसमें रेलवे प्रोटेक्शन फोर्स ने, रेलवे पुलिस ने या आम पुलिस ने उन चोरों को पकड़ा हो । जो एक दो गार्ड ट्रेन के साथ चलते हैं, ऐसे मौकों पर उनका पता नहीं चलता । या तो वे छिप जाते हैं या बाथ रूम में चले जाते हैं । उनके पास 303 की घिसी-पिटी रायफलें होती हैं । इसलिये आपकी जो रेलवे पुलिस और रेलवे प्रोटेक्शन फोर्स है, इसको मजबूत किया जाना चाहिये और इसमें कमांडो टाइप आदमी होने चाहिये । They should be well equipped with modern arms. उसके मुताबिक होना चाहिये लेकिन सरकार इसको कैसे करेगी यहीं पर एक सवाल पैदा होता है । जो रेलवे प्रोटेक्शन पुलिस फोर्स है इसकी एक एसोसियेशन है । बड़े दिनों से यह एसोसियेशन रिकग्निजेशन के लिये सरकार के दरवाजे खटखटा रही है । उन्होंने इस बारे में प्राइम मिनिस्टर को भी कहा कि कांस्टिट्यूशन के तहत यह हमारा फंडामेंटल राइट है even the civil servants can form associations. लेकिन अफसोस यह है कि सरकार उनको रिकोग्नाइज़ नहीं कर रही है और उनकी जो मेन डिमांड है उसको पूरा नहीं कर रही है । एक वक्त था जब कांग्रेस के अपने मैम्बर दूसरे हाऊस में इसको कराने के लिए, गवर्नमेंट को प्रेशराइज़ करने के लिए बेल आफ दी हाऊस में आ गये थे । उन्होंने सरकार को कहा कि इस एसोसिएशन को रिकोग्नाइज़ करो । कांग्रेस पार्टी के लोगों ने जोर लगाया और जब जनेश्वर मिश्र जी ने एक डिसिज़न ले लिया कि हम इसको करने जा रहे हैं तो सरकार चली गई अदरवाइस रिकोग्नीशन हो जाता । अफसोस यह है कि कांग्रेस की सरकार ने जिस काम के लिए एक समय वह जोर लगा रहे थे आज तक रेलवे प्रोटेक्शन फोर्स एसोसियेशन को रिकोग्नाइज़ नहीं किया है । मैं भी मांग करूंगा कि इस काम के लिए भी जो उनका एक फंडामेंटल राइट है, उनकी ऐसी मांग है जिसको सरकार को फौरन मान लेना चाहिये । भट्टाचार्य जी ने कहा **(व्यवधान)**

उपसभाध्यक्ष (प्रो० चन्द्रेश पी० ठाकुर) कुछ समय अपने कुलीग के लिए भी छोड़ दीजिए।

श्री महेन्द्र सिंह लाठर : उनके लिए अभी बहुत टाइम है । **(व्यवधान)** मैं हरियाणा का रहने वाला हूं ।

उपसभाध्यक्ष (प्रो० चन्द्रेश पी० ठाकुर) : वहां तो रेलवे लाइन है न ।

श्री महेन्द्र सिंह लाठर : अगर मैं बिहार की बात करूंगा तो आपको कैसे खुश कर पाऊंगा ।

डा० बापू कालदाते (महाराष्ट्र) : आपका लीडर कैसे खुश होगा ।

उपसभाध्यक्ष (प्रो० चन्द्रेश प्रो० ठाकुर) : मंत्री जी सुन रहे हैं या नहीं ।

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : मैं पूरी तरह से सुन रहा हूं ।

श्री महेन्द्र सिंह लाठर : उन्होंने हजारीबाग की बात की ।

उपसभाध्यक्ष (प्रो० चन्द्रेश पी० ठाकुर): बिहार में केवल हजारीबाग की बात मत कीजिए, उत्तर बिहार की भी बात कीजिये ।

श्री महेन्द्र सिंह लाठर: दुमका को भी इसके साथ जोड़ रहा हूं । यह ट्राइबल एरिया है । वैसे तो सरकार की ड्यूटी बनती है कि जो रिमोट एरियाज़ हैं, जहां पर कोई बस नहीं जाती है ।

उपसभाध्यक्ष (प्रो० चन्द्रेश पी० ठाकुर): लगता है यशवन्त सिन्हा जी ने बड़ी कनवेसिंग की है हजारीबाग के लिए । हर आदमी हजारीबाग की बात करता है ।

श्री महेन्द्र सिंह लाठर : मैं इसके साथ दुमका को भी जोड़ रहा हूं । यह सारे का सारा एरिया एक कमिश्नरी कांस्टीट्यूट होती है जिसमें तीन-चार जिले हैं । यह ट्राइबल एरिया होने के कारण इस एरिया को प्रेफेंस मिलना चाहिये । इन दोनों इलाकों की बड़ी देर से लांग स्टैंडिंग डिमांड है कि इन के इलाके को रेल सुविधा मिलनी चाहिये । उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं नहीं जानता हूं कि आपके हाते हुए भी अभी तक ऐसा क्यों नहीं हुआ । यह बड़ी हैरानी की बात है लेकिन मैं अपनी आवाज को भट्टाचार्य जी की आवाज के साथ मिलाता हूं और सरकार से मांग करता हूं कि ऐसे एरियाज़ जहां पर आने जाने का कोई साधन उपलब्ध नहीं है वहां पर ऐसे साधन हमें जुटाने चाहियें, वहां पर रेल लाइन बिछानी चाहिये ।

उपसभाध्यक्ष (प्रो० चन्द्रेश पी० ठाकुर): और कुछ कहेंगे ?

श्री महेन्द्र सिंह लाठर : जी हां ।

श्री ईश दत्त यादव (उत्तर प्रदेश) : इन्हें बोल लेने दीजिये, मान्यवर ।

उपसभाध्यक्ष (प्रो० चन्द्रेश पी० ठाकुर): आपका क्या होगा ?

श्री ईश दत्त यादव : हमारे लिए पांच मिनट काफी होंगे ।

श्री महेन्द्र सिंह लाठर : मुझे . . .

उपसभाध्यक्ष (प्रो० चन्द्रेश पी० ठाकुर): फिर एक कहानी याद आ गई ।

श्री महेन्द्र सिंह लाठर : यूरोप में यूरो रेल टिकट की सुविधा हैं ।

उपसभाध्यक्ष (प्रो० चन्द्रेश पी० ठाकुर): अब हजारीबाग से यूरोप चले गये ।

श्री महेन्द्र सिंह लाठर : मैं सोच रहा था कि रेल मंत्री जी का ध्यान ट्यूरिज्म की तरफ दिलाऊं । रेल विभाग इसमें एक बहुत वाइटल रोल प्ले कर सकता है । आप इनसेंटिव दें, इनकरेजमेंट दें, यहां के लोगों को ऐसे रेल टिकट दें जिससे वह एक दो महीने के निर्धारित समय में जहां मर्जी आ जा सकें, चाहे जिस ट्रेन में जा सकें । मुझे पता नहीं है कि ऐसी सुविधा है या नहीं है लेकिन यूरोप में यूरो रेल टि ट की सुविधा है जिसके अन्तर्गत यात्रियों को एक ऐसी टिकट जारी की जाती है जिसके आधार पर वह एक या दो महीने के निर्धारित समय में अपनी मर्जी के अनुसार किसी भी ट्रेन में यात्रा कर सकते हैं, चाहे सुबह जाएं या शाम को जाएं, पूरे यूरोप में घूम सकते हैं । यह टिकट बहुत कनसेशनल रेट पर जारी किया जाता है । मैं समझता हूं इसी किस्म का कनसेशनल टिकट यहां पर भी जारी होना चाहिये ताकि हमारे देश के लोग इससे लाभ उठा सकें और बाहर से आने वाले पर्यटक हैं वे भी इससे फायदा उठा सकें । इसलिए मैं समझता हूं कि पर्यटन को बढ़ावा देने के लिए आपको बहुत कुछ करना चाहिये । **(व्यवधान)**

डा० बापू कालदाते : अंत में कुछ तो कहिये न ।

श्री महेन्द्र सिंह लाठर : अंत में भी बोलने लगा हूं ।

श्री ईश दत्त यादव : अंत में महाराष्ट्र के लिए कुछ कहेंगे ।

उपसभाध्यक्ष (प्रो० चन्द्रेश पी० ठाकुर) : हरियाणा के लिए रेलवे लाइन आप नहीं मांग रहे हैं ।

श्री महेन्द्र सिंह लाठर : अंत में मुझे एक बात का ध्यान आ गया है । ये लोग जो अफसर हैं, जो स्टाफ के लोग ट्रेन जो साथ चलते हैं, दे इज्जवाय एट द कास्ट आफ द पेसेंजर्स । ड्रिंक हो तो उनके साथ पीते हैं । उनके साथ ही खाना खाते हैं । पैसा जो ऊपर से लेते हैं वह अलग लेते हैं । एक ठेकेदार साहब जा रहे थे । आप कह लीजिए कानपुर । उसने कहा, मेरे साहब जब ट्रेन कानपुर आ जाए तो मुझे हर हालत में उठा देना, आगे निकल न जाऊं, मेरा करोड़ों का नुक्सान हो जाएगा । उसने कंडक्टर साहब को भी पिला दी । कंट्रेक्टर पी रहा था, खुद भी पी ली और कंडक्टर को भी पिला दी । अगले स्टेशन पर फिर याद दिलाया, देखो मैं सुबह नहीं उठ सकता हूं । मुझे बहुत बीमारी है और जो मुझे उठाता है मैं उसको गालियां देता हूं, गुस्सा करता हूं तो तुम कोई परवाह नहीं करना, मैं अगर न भी उठूं, गालियां दूं तो भी मुझे सामान समेत उठाकर फेंक देना । फिर भी 2–3 बैग उसने लिए और 2-3 बैग कंडक्टर साहब को दे दिये । लेकिन जब सुबह कंट्रेक्टर की आंख खुली तो कानपुर जा चुका था और अगला स्टेशन देखकर आग बबूला हो गया और गालियों पर गालियां बकने लगा कि कंडक्टर तुम्हें सरकार तनख्वाह देती है, तुम्हारी इतनी सेवा की फिर भी तुमने मुझे करोड़ों का नुक्सान करा दिया, मैं वक्त पर नहीं पहुंच सका । वह कंडक्टर सुनता गया, उसकी बात पर देखता रहा उसकी तरफ । तो बाकी लोग इकट्ठे हो गये और कहने लगे तू इसकी गालियां सुन रहा है जवाब क्यों नहीं देता । कहता है, मैं इसको क्या जवाब दूं, मैं उस आदमी की गालियों की सोच रहा हूं जिसको मैंने कानपुर स्टेशन पर फेंका है । यह हाल है आपके रेलवे अधिकारियों का ।

उपसभाध्यक्ष (प्रो० चन्द्रेश पी० ठाकुर) : यह स्काच का कमाल है ।

श्री महेन्द्र सिंह लाठर : तो मंत्री महोदय, अपने एडमिनिस्ट्रेशन को ठीक करिये । आप इफीशिएंसी लाइये । करप्शन खत्म कीजिए । खाली किराया घटाने से या माल का रेट बढ़ाने से कोई हल नहीं हो सकता । आपने मुझे बहुत ध्यान से सुना और इस बात की भी मैंने चर्चा की । आपके बिहार की भी चर्चा साथ में कर दी । मैं आपका बहुत धन्यवाद करता हूं । बहुत बहुत शुक्रिया !

श्री भंवर लाल पंवार (राजस्थान) : उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं रेल बजट का स्वागत और समर्थन करने के लिए खड़ा हुआ हूं ।

मान्यवर, यह रेल बजट गरीबों का बजट, गरीबों का हितकारी बजट, कृषकों का हितकारी बजट, जो भारत की आबादी की 80 प्रतिशत जनसंख्या है, उनका हितकारी बजट और बाकी के लिए उनकी सुविधा का बजट है । मान्यवर, इस बजट के परिप्रेक्ष्य में मैं एक बात कहना चाहूंगा कि 1992–93 के बजट में जो प्रावधान किया गया है और उसमें जो इच्छा दर्शायी है और रेल मंत्री जी के मन में तीव्र इच्छा है कि आगे की इस आठवीं पंचवर्षीय योजना में उनके मन में जो उत्पीड़न है इस रेल में और सुधार करने का, वह भावना इस 1992–93 के बजट से ही परिलक्षित होने लगी है । मैं यह बात इसलिए कह रहा हूं कि हिंदुस्तान के परिप्रेक्ष्य में राजस्थान में आजादी के पश्चात् मे रेल के क्षेत्र में जो अब तक नहीं मिल पाया था और 8वीं पंचवर्षीय योजना में मीटर गेज का ब्राड गेज कन्वर्शन में 2,344 किलोमीटर का जो प्रावधान किया गया है इससे राजस्थान का नक्शा ही बदल जाएगा इकनामिकली एण्ड फाइनेंशियली । मान्यवर, राजस्थान का

इतिहास लिखने वाले इतिहासकार इस बात को लिखेंगे कि राजस्थान में अजमेर में ख्वाजा शरीफ है तो रेल के क्षेत्र में सी० के० जाफर शरीफ है । इनका नाम दर्शाया जाएगा ।

डा० रत्नाकर पाण्डेय (उत्तर प्रदेश) : मल्लिकार्जुन जी का भी नाम लीजिए न थोड़ा ।

श्री भंवर लाल पंवार : में आ रहा हूं । मेरे पास है । जैसे महाभारत में मुख्य योद्धा अर्जुन थे श्री एम० मल्लिकार्जुन का नाम भी उसी प्रकार राजस्थान के लोग आने वाले समय में, जोकि रेल मंत्रालय राजस्थान की कायाकल्प आठवीं पंचवर्षीय योजना में करने जा रहा है, उसके लिए लेते रहेंगे ।

SHRI V. GOPALSAMY (Tamil Nadu): Who is Lord Krishna?

SHRI B. L. PANWAR: Just hear my whole speech.

मान्यवर, ब्राड गेज, जो पिछली सरकार ने करने की इच्छा जाहिर की थी, लेकिन कर नहीं पाये, चाहे वी०पी० सिंह जी की सरकार हो, चाहे चंद्रशेखर जी की सरकार हो, लालगढ़ से बीकानेर का जो टुकड़ा था, वह भी रुक गया । वहां पर भी जो धन का प्रावधान था, वह भी खर्च नहीं हो पाया । लेकिन जिस प्रकार का मानस हमारे वर्तमान रेल मंत्री महोदय लेकर चल रहे हैं, उससे राजस्थान वाकई एक तरफ तो इन्दिरा गांधी नहर परियोजना पूरी हो जाएगी, इस आठवीं पंच वर्षीय योजना में तो राजस्थान हरा-भरा हो जाएगा और उसी प्रकार उस हरे-भरे क्षेत्र को सही ढंग से जोड़ने के लिए यह ब्राड गेज के माध्यम से एक तरफ कृषि का विकास होगा और दूसरी तरफ यह औद्योगिक विकास भी तीव्र गति से हो जाएगा ।

इसके साथ, ही चूंकि मैं राजस्थान से आता हूं, तो मांग करना स्वाधाविक है, जोकि मेरे यहां आने के पश्चात् हर रेल बजट के संबंध में मैं निवेदन करता रहा हूं । सब से बड़ी मांग जो अहमदाबाद-दिल्ली ब्राड गेज करने की बात थी, वह रेल मंत्रालय के इस बजट के द्वारा माननीय सी० के० जाफर शरीफ साहब और श्री एम० मल्लिकार्जुन जी ने पूरी करने का एक समयबद्ध कार्यक्रम हमारे सामने दे दिया है ।

मान्यवर, आबादी का भार जैसे ज्यादा बढ़ रहा है, उसी प्रकार यात्रियों का भार भी बढ़ रहा है । जोधपुर से दिल्ली के लिए जब हम आते हैं, तो रेल की हालत देखी नहीं जाती है । उसके संबंध में हमने लम्बे समय से एक मांग कर रखी है कि जोधपुर से रिंगस होते हुए एक नई रेलगाड़ी की आवश्यकता है । जोधपुर मेल और जो मंदोर एक्सप्रेस—हमारे नये और जुझारू सांसद 1980 से आए ; भाई अशोक गहलोत जी ने जो भी रेल सेवाओं के संबंध में उपलब्धि हासिल की, उसके साथ यह भी मांग लम्बे समय से चल रही है कि रिंगस होते हुए एक रेलगाड़ी जोधपुर से दिल्ली की आवश्यकता है, ताकि यह दोनों रेलगाड़ियों का भार जो अब ज्यादा बढ़ गया है, वेटिंग लिस्ट दो सौ से भी ऊपर बढ़ रही है... (व्यवधान)

डा० बापू कालदाते : यहां कितनी बड़ी वेटिंग लिस्ट है ?

उपसभाध्यक्ष (प्रो० चन्द्रेश पी० ठाकुर) यहां भी वेटिंग लिस्ट है ।

श्री भंवर लाल पंवार : यात्रियों की वेटिंग लिस्ट जो लम्बी बढ़ रही है, इनको भी राहत मिल जाएगी ।

उपसभाध्यक्ष (प्रो० चन्द्रेश पी० ठाकुर) : यह वक्ताओं की वैटिंग लिस्ट की बात कर रहे हैं ।

श्री भंवर लाल पंवार : मान्यवर, मंदोर एक्सप्रेस गाड़ी सुपर-फास्ट के रूप में शुरू हुई और वह रेलगाड़ी पूरी की पूरी जोधपुर से आने की मांग लम्बे समय से चल रही है । दिल्ली से फुलेरा तक आश्रम और मंदोर दोनों साथ आती हैं और वहां से केवल सात डिब्बे जोधपुर

[श्री भंवर लाल पवार]

आते हैं और बाकी के अहमदाबाद जाते हैं। यह मांग भी हमारी लम्बे समय से है।

माननीय रेल मंत्री जी, कृपया इस परी गाड़ी को हमेंदें ताकि यह जोधपुर से यात्रियों का जो भार है, वह पूरा हो जाए, पूरे पन्द्रह डिब्बे की सुपर-फास्ट मन्दोर एक्सप्रेस करके, इसे सीधा जोधपुर से दिल्ली ले आयें। मान्यवर, इसके साथ मैं यह भी माननीय मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाहूंगा कि मंदौर एक्सप्रैस में ए.सी-टू टायर केवल एक कोच लगता है उसमें फर्स्ट ए सी भी नहीं है, तो ए.सी. के यात्री जोधपुर राजस्थान में गर्म इलाके का शहर है। वहां आंधी, तूफान और गर्मी में धूल वगैरह इतनी तेज चलती है कि वहां से जोधपुर से बैठा हुआ यात्री जब दिल्ली आता है तो उसका चेहरा भी नहीं पहचाना जाता। उसमें मंदौर में एक कंपोजिट कोच और लगाने की आवश्यकता है जिसमें चार बर्थ फर्स्ट ए. सी. की हों, बाकी सैकंड ए.सी. की हों ताकि ए. सी. यात्रियों को भी राहत मिल पाए। इसी प्रकार जैसलमेर की ओर जाने वाली जो ट्रेन है उसमें भी ए.सी. कोच की बहुत आवश्यकता है। जैसे कि पैलेस आन व्हील जो चलता है वह केवल फारेनर्ज के लिए चलता है, लेकिन साधारण यात्रियों के लिए जैसलमेर टूरिस्ट प्लेस है, वहां पर यह टूरिस्टों का आवागमन अधिक हो जाएगा उसमें ए.सी. कोच लगने के कारण। आगरा फोर्ट जो बाड़मेर से आगरा तक चलती है, उस आगरा फोर्ट में भी जो जयपुर तक उसको एक्सप्रैस बना रखा है और जयपुर से उसको आगे पैसेंजर बना दिया है। बड़ी बात तो यह है कि यह जयपुर तक उत्तर रेलवे का डिवीजन है और जयपुर से आगे आगरा वेस्टर्न का डिवीजन है। हमारा उत्तर रेलवे का फास्ट ट्रेन जो जयपुर तक यह आगरा फोर्ट जाती है उसी पर पावर इंजन, जो वहां से एक दूसरी वेस्टर्न रेलवे की एक्सप्रैस ट्रेन जो जाती है उसमें लगकर जाता है। मैं माननीय मंत्री महोदय से लगातार पिछले तीन रेल बजट पर निवेदन करता रहा हूं कि इसे बाड़मेर से आगरा तक जाने वाली को जयपुर से आगे भी, चूंकि हमारा ही पावर जा रहा है नार्दर्न रेलवे का उसको वहां तक सीधा ले जाएं ताकि जयपुर से आगरा जाने वाले पैसेंजर्ज को जो जोधपुर और बाड़मेर से बैठते हैं उनको वहां पर चेंज करने की आवश्यकता न हो। जैड-आर.यू.सी. में मैं सदस्य था वैस्टर्न रेलवे में तो उनको कहकर इंटेरिम अरेंजमेंट तो दो कोचेज को इस आगरा फोर्ट से उस एक्सप्रैस ट्रेन में लगाने का प्रावधान किया जो माना, लेकिन यह पूरी ट्रेन वहां जाए तो बाड़मेर जैसे दूर-दराज से आने वाले यात्रियों को आगे से तकलीफ नहीं होगी। मान्यवर, मैं इस संदर्भ में, इस जोधपुर क्षेत्र से जोधपुर से बिलारा तक मीटरगेज का जो टुकड़ा जाता है उसके बाद बंद हो जाता है और उससे केवल 40 किलोमीटर का जो आगे वेस्टर्न रेलवे से बर तक का जो डिस्टेंस है बिलाड़ा को बर के लिए बहुत भारी एजीटेशन वहां पर उस क्षेत्र में चल रहा है, यहां तक नौबत आ चुकी है कि वहां अब धरने की स्थिति आ गई है और रेल मंत्रालय के साथ प्लानिंग कमीशन में भी वह मामले को उठाने के लिए यहां जनता धरने की स्थिति में आ चुकी है। क्योंकि मान्यवर, इस मामले को मैं 6-7 साल से उठा रहा हूं और 1983 में इसका सर्वे करवाया। केवल दस करोड़ का उस समय था कि यह 40 किलोमीटर का यह टुकड़ा दस करोड़ के अन्दर जोड़ा जाएगा। जोधपुर से वाया अजमेर जाने का जो भी मारवाड़ जंक्शन से होकर जाना है 150 किलोमीटर का अधिक रूट है जो यह टुकड़ा जुड़ने पर कम हो जाता है जो कि बर से जुड़कर आगे अजमेर चला जाएगा। तो यह यात्रियों के लिए सुविधा ही नहीं गरीब जनता के लिए किराए का भार भी कम पड़ने का एक साधन हो जाएगा। उसके साथ इस बिलाड़ा बर क्षेत्र में सीमेंट इंडस्ट्रीज इतनी लग गई है, 7–8 बड़े यूनिट लग गए हैं, वहां पर उस एरिया में सीमेंट के प्लांट आ जाने

के कारण जो अब तक एक स्टीरियो टाईप जवाब रेल मंत्रालय से आता रहा है कि एकोनोमिकली वाएबल नहीं होने से इस प्रोजेक्ट को नहीं लिया। हमारे वहां के जो सारे इंडस्ट्रियलिस्ट्स है, वह कहते हैं कि हम इसको अपने कांट्रैक्ट में ले लेते हैं इस टुकड़े को, आप हमें यह सुविधा दिला दें। वे रोज के लगभग एक हजार ट्रक वहां पर यह लाइम स्टोन जोकि भिलाई तक जाता है, उसको कैरी कर के ले जाते हैं और इतना भारी भार उनका उस पर किराए का पड़ता है। तो एकोनोमिकली वाएबल न होने का तो प्रश्न ही नहीं पैदा होता है क्योंकि इतनी भारी मात्रा में वहां सीमेंट इंडस्ट्री और इतना लाइम स्टोन बाहर जाता है। तो मान्यवर, मेरा मंत्री महोदय से निवेदन है कि जब आप इतने खुले हृदय से आठवीं योजना में 2,344 किलोमीटर का ब्राडगेज करते जा रहे हैं तो इस छोटे टुकड़े का अधिक भार नहीं पड़ेगा।

दूसरे, मैं निवेदन कर रहा था कि मेड़ता से बाया पुष्कर होकर अजमेर जुड़ने पर भी पूरे जोधपुर से मीरा का मेड़ता और पुष्कर का तीर्थ जुड़कर अजमेर ख्वाजा से भी जुड़ेगा और दूरी भी बहुत कम हो जाएगी। यह मैं एक लंबे समय से निवेदन कर रहा हूं और उम्मीद करता हूं कि माननीय जाफर शरीफ साहब ख्वाजा शरीफ के पास हमें बहुत जल्दी इस मेड़ता पुष्कर-अजमेर को जोड़कर पहुंचाने की अवश्य कृपा करेंगे। यह मेरा उनसे निवेदन है। इसके साथ ही मैं 5–6 डिस्ट्रिक्ट्स को जोड़ने के के लिए एक निवेदन करता रहा हूं। मेरे जन्म स्थान बगड़ीनगर से बिल्लाड़ा व बिल्लाड़ा से मेड़ता जुड़ गया तो सीधे इधर सोंजक तहसील से गंगानगर तक आदमी पहुंच सकता है, अगर ये छोटे से दो टुकड़े जोड़ दिए जाएं। इसके लिए सन् 32 से मांग चल रही है कि यह जुड़ने से कई डिस्ट्रिक्ट और कई तीर्थ स्थल जुड़ जाएंगे। इस लिए निवेदन है कि इस मामले को भी आप गम्भीरता से लें। इसके अलावा इस वेस्टर्न रेलवे पर मारवाड़ जंक्शन से अजमेर अहमदाबाद से दिल्ली जाने के लिए केवल एक पैसेंजर, आजादी के पहले से, चल रही थी, उस पैसेंजर के अलावा दूसरी कोई ट्रेन आपने अब तक उस लाइन पर नहीं दी है और यह कहते हैं कि वहां वह फीजिबिलिटी नहीं है और ट्रैफ्क की कैपेसिटी नहीं है। हमने एक प्रपोजल दिया है कि एक जो घाट सेक्शन है बर से सेदड़ा का, उस के कारण गति धीमी हो जाने से दूसरी गुडस ट्रेन समय पर पास नहीं हो सकती। वे इस लिए इस प्रोजेक्ट को रोक रहे हैं कि एडीशनल ट्रेन नहीं देंगे। तो उसमें केवल एक छोटा-सा टुकड़ा डबल लाइन करने पर यह समस्या हल हो सकती है। इस संबंध में मेरे ख्याल से प्रोजेक्ट तैयार भी हो गया है। अगर माननीय मंत्रीजी इस ओर विशेष ध्यान देकर इसे करा देंगे तो यह कमजोर वर्ग के लोगों के लिए पैसेन्जर ट्रेन्स की एडीशनल फेसिलिटी हो जाएगी। आप को जब बार-बार मैंने निवेदन किया था तो 6 साल के बाद पिछली जुलाई के अंदर आपने तीन महीने के लिए 13 अप और 14 डाउन को ब्यावर से मारवाड़ तक एक्सटेंड किया था, लेकिन उसको फिर बंद कर दिया यह आपने एक गलत टाइम में किया था। उस समय खेती का समय था, जिस समय इसको चलाया। उस समय तो वह मजदूर अपनी खेती-बाड़ी में लगे रहते हैं और फिर आप कहते हैं कि इकोनोमिकली वाएबल नहीं है। लेकिन वहां पर दूसरी पैसेंजर ट्रेन अब तक नहीं है। इसलिए मैं मंत्री महोदय से निवेदन करूंगा कि इस ट्रेन 13 अप और 14 डाऊन को वापिस बरकरार रखें क्योंकि ख्वाजा शरीफ के मेले के समय तो आप इस को चलाते ही हैं और राम देवरा के मेले में भी चलाते ही हैं और अभी तीन महीने तक इसको चलाया और फिर बंद कर दिया। तो कृपया इस बात की ओर भी आप ध्यान दें।

मान्यवर, एक्सटेंशन आफ ट्रेन के संबंध में मैं कहना चाहूंगा कि 41 अप और 42 डाउन जोकि मेसाना से आबू

तक चलती है और आबू पर वह दस घंटे पड़ी रहती है। उसको मारवाड़ जंक्शन तक एक्सटेंड करने के लिए आपको न तो कोई एडीशनल ट्रैक/रेक की जरूरत रहती है और न कोई एडीशनल स्टाफ की आपको जरूरत रहती है। अगर यह एक्सटेंशन हो जाये जो मारवाड़ जंक्शन, जो कि नार्दन रेलवे और वेस्टर्न रेलवे के लिए मुख्य जंक्शन है, जोधपुर जाने वाली, उदयपुर जाने वाली, इन्दौर वगैरह जाने वाली, इधर अहमदाबाद जाने वाली, दिल्ली जाने वाली ट्रेनों में यात्रियों को कनेक्शन मिल जाएगा एवं लंबे समय तक वहां नहीं ठहरना पड़ेगा। इसलिए भी इन ट्रेनों को एक्सटेंड करना आवश्यक है।

मान्यवर, इसी के साथ ही एक अजमेर से ब्यावर शटल चलती है क्योंकि इंडस्ट्रियल टाऊन है, वहां मजदूर आते हैं। यह शटल 151 अप और 152 डाऊन जो ब्यावरा तक रहती है, उसको आप मारवाड़ जंक्शन तक एक्सटेण्ड कर दें। इसमें भी आपको किसी एडीशनल ट्रेक एवं रेक की कोई आवश्यकता नहीं है। इसी प्रकार 153 अप और 154 डाऊन जो शटल चलती है उनको भी आप एक्सटेन्शन दे दें तो गरीब यात्रियों को बहुत सुविधा मिल जाएगी।

मान्यवर, अब मैं पैसेंजर्स-अमेनिटीज के संबंध में निवेदन करना चाहूंगा। आपने बेड-रोल का एकदम पांच रुपए से दस रुपए कर दिया। हम लोग तो प्रभावित हैं ही, वैसे साधारण जनता भी प्रभावित हुई है। इसमें एक बात और है कि एक नाईट का 10/- रुपया और वहीं दूसरी नाईट लेने पर 10- रुपया और, तो इसका क्या औचित्य है? सेकेण्ड नाईट में दूसरा तो लेता नहीं, वापस धुलता नहीं, फिर सेकेंड नाइट का 20/- रुपया लेने का कोई औचित्य नहीं है। इस पर भी आपको पुनर्विचार करने की आवश्यकता है। जनता में आज इस बात का इस सरकार के लिए रोष है कि आपने 16 फरवरी से बजट के पहले से ही इसको बढ़ा दिया। इसका भार जनता महसूस कर रही है। तो यह जो स्पेशली डबल नाईट, ट्रिपल नाईट के चार्ज 10/- रुपया रोज लेने की बात है, इस पर बहुत ही ध्यान देने की आज जरूरत है।

मान्यवर, दिल्ली मेन स्टेशन पर इंटरचेंज के लिए प्लेटफार्म नंबर 17, 18 और 19 तीन हैं। लेकिन इधर से जो गाड़ियां अहमदाबाद से, उदयपुर से और दूसरी जगहों से आती हैं, उनका इतना भार है कि यहां पर टाइम पर पहुंचने पर भी आधा-आधा घंटा, नौ-पौन-घंटा स्थान न होने के कारण हमको लेट होना पड़ता है। वर्तमान में तो मैं यह निवेदन करना चाहूंगा, क्योंकि आप इसको ब्रोडगेज में कन्वर्ट कर रहे हैं, फिलहाल कोई आलटरनेटिव अरेन्जमेंट हो सके तो उसे करवाएं। आठवीं योजना में तो जब वेस्टर्न रेलवे का पूरा ट्रेक जोधपुर होते हुए, मारवाड़ जंक्शन होते हुए, बीकानेर होते हुए ब्रोडगेज हो जाएगा तो यह प्लेटफार्म भी ब्रोडगेज में कन्वर्ट हो जाएगा और पूरी सुविधा मिलेगी। अभी तो कुछ व्यवस्था देखने की जरूरत है वरना यात्रियों को प्लेटफार्म पर पहुंचने में घंटों विलंब हो जाता है जिससे वे अगली ट्रेन नहीं पकड़ पाते है और वहीं दिल्ली मैन पर ही उनको ठहरना पड़ता है।

मान्यवर, मैंने पिछले तीन रेलवे बजट के भाषण में निवेदन किया है कि मंदौर एक्सप्रेस में लेवोटरी में पंखे लगे हुए थे, वह क्या चोरी हो गए या आपने निकाल दिए। इस बारे में मैंने लिखित में भी भेजा, मगर इस पर कोई गौर नहीं हुआ। इसी प्रकार मंदौर सुपर फास्ट एक्सप्रेस जब प्रारंभ की गई थी तो उसमें स्पीकर लगाए थे संगीत के लिए और सुबह न्यूज सुनवाते थे और किराया भी उसी तरह से उसी हिसाब से आपने लिया था, लेकिन वह कुछ दिन चली और उसको बंद कर दिया। इसके संबंध में मेरा निवेदन है कि किराया आप बढ़ा दें, आपने

20 परसेंट तो बढ़ाया है ठीक है, लेकिन जो सुविधा एक दफा आपने उपलब्ध करा दी, उसको हटाने पर जनता में अधिक रोष है। इस ओर भी ध्यान देने की आवश्यकता है।

मान्यवर, अरावली एक्सप्रेस में फर्स्ट-क्लास कोचेज में कोई कोच-अटेण्डेण्ट नहीं होता। मैं कई दफा गया हूं, बेडरोल की जरूरत हुई, मगर बगैर बेडरोल के सर्दी में मरते हुए मुझे जाना पड़ा। तो ऐसी सूरत में वहां पर कोच अटेंडेंट नहीं होने के कारण सवारियों का इधर-उधर घुसना, बैठना बहुत ही स्वाभाविक है। इसलिए इस कोच अटेंडेंट की व्यवस्था को भी, यहां दिल्ली से अजमेर तक जो नहीं है, उसे भी करने की कृपा करें।

एक पैसेंजर एमीनिटी के लिए मेरे जन्म-स्थान बगरी नगर के रेलवे स्टेशन पर जन सहयोग से एक प्याऊ बनवाई। उस 6X6 की जगह पर एक प्याऊ बना और हमारा प्राइवेट आदमी ही पैसेंजर्स को दिनभर पानी पिलाता है। मैंने एक प्रपोजल भेजा था कि यह सेवा स्वयं रेलवे को करनी चाहिए थी लेकिन हमने जब उपलब्ध कराया है तो इसका किराया लैंड का इतना कर दिया है आपने, टोकन एक रुपया किराया कर दो ताकि वह किराया जो अभी आप ले रहे हो, उसमें हम एक आदमी और रखकर रात में भी पैसेंजर्स को पानी पिलाने की व्यवस्था कर दें। जैड. आर.यू.सी.सी. में इस प्रपोजल को मैंने रखा, वह रेलवे बोर्ड में आया पड़ा है दो साल से। माननीय मंत्री महोदय आप अपने गुड आफिस का यूज करके उस बगड़ी नगर रेलवे स्टेशन के प्याऊ का किराया, आप टोकन एक रुपया कर दें और रात के पानी की सेवा हम उपलब्ध करा देंगे। इसके लिए भी आपसे निवेदन है।

केटरिंग का प्राईवेटाईजेशन—राजीव गांधी जी के बाद इस सरकार का यह बड़ा उचित कदम है। रेलवे का काम माल ढोना और सवारी ढोना है और इसके अलावा तो कोई रेलवे का मुख्य काम है ही नहीं। इस केटरिंग के काम में रेलवे को फंसाकर, उस सेवा को उपलब्ध कराने में बहुत कमी महसूस हो रही है। मेरे विपक्ष के लायक दोस्त जिस तरह से आलोचना के रूप में आलोचना करते हैं....

श्री संघ प्रिय गौतम: यूं तो और भी कई काम हैं जो रेलवे कर रही है उन्हें भी बंद करा दीजिए।

श्री भंवर लाल पंवार: हमने जार्ज फर्नांडीज के बजट के संबंध में भी बोला, मिश्र जी के बजट के संबंध में भी बोला लेकिन अच्छे काम की हमेशा तारीफ होनी चाहिए और हर बात की आलोचना करना कोई विपक्ष का धर्म नहीं होना चाहिए, यह बात मैं अपने साथियों से निवेदन करना चाहूंगा। अभी 26 फरवरी, 1992 को माननीय मंत्री जी का एक पत्र आया कि आप अपने सुझाव दीजिए पार्लियामेंट हाउस की रेलवे कैंटीन के संबंध में कि क्या-क्या और करना है और क्या नहीं करना है। इस संबंध में मेरा तो आपसे निवेदन है कि इस प्रपंच में आप न फंसें, प्राइवेट को दे दो वह अच्छी सुविधा उपलब्ध कराएगा और अच्छी चीज देगा। हमारे ऊपर की कैंटीन में रेलवे को लगभग 20 लाख से भी ज्यादा की सबसिडी मिल रही है लेकिन उसके बाद भी कैसी सुविधा है, वह आपके सामने है।

अब मैं रिजर्वेशन कोटा फार दि पैसेंजर्स के लिए निवेदन करना चाहूंगा कि जोधपुर से अहमदाबाद, मुम्बई-जोधपुर से अहमदाबाद, मद्रास की साइड साउथ में सिंधिया जी ने ट्रेनें शुरू कर दीं लेकिन जोधपुर से आगे अहमदाबाद और मुंबई जाने का कोटा उसमें बढ़ा नहीं। तो नवजीवन के लिए जोधपुर का कोटा होना चाहिए इस साइड से जाने वाले व्यक्तियों के लिए और मुंबई के लिए भी रिजर्वेशन का कोटा बढ़ना चाहिए। इसी प्रकार वहां सोजित रोड रेलवे स्टेशन से मारवाड़ होते हुए यदि अहमदाबाद, मुंबई और मद्रास जाते हैं तो पहले 4 सीट का रिजर्वेशन होता था, उसको खत्म कर दिया। बढ़ाने की बात तो दूर रही, उसको खत्म कर दिया और इस कारण वहां जनता में बड़ा रोष है। मेरा चूंकि वहां बर्थ-प्लेस है, वहां आना-जाना हमेशा रहता है, इसलिए माननीय मंत्री जी से निवेदन करूंगा कि ये छोटी-छोटी चीजें हैं जिन्हें आप डिवीजनल लेवल पर भी कहकर करा सकते हैं और जनरल मैनेजर के लेवल पर भी कह कर करा सकते हैं।

अब मैं तीन-चार सुझाव आपसे निवेदन करना चाहूंगा। रेलवे की क्रासिंग्स-मैन क्रासिंग और अन मैन क्रासिंग होती है। लगातार डेवलपमेंट के कारण, आबादी बढ़ी है, गांव बढ़े हैं और जनसंख्या बढ़ने के कारण विस्तार हुआ है। तो जहां पर पहले अन मैन्ड क्रासिंग्स थे, आबादी नहीं होने के कारण, अब इतनी आबादी बढ़ने के बाद भी अब तक अन मैन्ड क्रासिंग हैं। तो उससे रोज एक्सीडेंट होने का खतरा है। इन दिनों में जो एक्सीडेंट वहां हुए हैं वह इसी वजह से हुए हैं। मैं जब डी.आर.यू.सी.सी. में मेंबर था तो मैंने इस बारे में कई सुझाव दिए लेकिन उनका इम्प्लीमेंटेशन अभी तक नहीं हुआ है। जो मैन्ड क्रासिंग हैं, जहां से सड़कें बंद होकर दूसरी तरफ जाती हैं, अभी तक वहां मैन्ड क्रासिंग हैं, एक भी व्यक्ति वहां से नहीं निकलता है। तो मैं माननीय मंत्री जी से निवेदन करना चाहूंगा कि इसकी मानीटरिंग करके जहां मैन्ड क्रासिंग की आवश्यकता नहीं है, वहां अनमैन्ड कीजिए और जहां अनमैन्ड है और मैन्ड की आवश्यकता है वहां मैन्ड कीजिए।

मैंने यह भी निवेदन किया था कि आयरन और वुडन स्क्रैप जो कि रेलवे का होता है, वह बहुत ही लिमिटेड जगह स्टोर करते हैं और उसको कैरी करके वहां तक ले जाते हैं, उसकी ढुलाई करते हैं और वहां पर उसका विक्रय होता है। उसमें मैंने इतना भ्रष्टाचार देखा है कि नए के नए रेल उस स्क्रैप के नीचे दबकर आक्शन हो जाते हैं। तो इससे रेलवे को बहुत नुकसान हो रहा है। इसी प्रकार जो रेल के डिब्बे लकड़ी के, टाइम खत्म होने से उनको अलग कर देते हैं, वह भी आक्शन होता है। रेलवे इतना बड़ा विभाग है सरकार का कि उसकी स्वयं की इंडस्ट्री इस काम के लिए हो सकती है कि उसकी एक फाउंड्री बन जाए ताकि वह स्क्रैप गलकर वापस रेल बन जाए। इससे इम्प्लायमेंट भी जनरेट होगा और इन्हीं की चीज इनके काम आ जाएगी और जो कॉस्ट डबल होती है वह रिड्यूस हो जाएगी। इसी तरह जो वुडन डिब्बे हैं उनका फर्नीचर बन जाएगा। जो आप कई गुना कीमत पर फर्नीचर बाजार से लेते हैं, उसे स्वयं अपनी फैक्टरी से निकाल पाएंगे। हर जगह डिब्बे बनाने के कारखाने हैं, वर्कशाप हैं, वहां इस काम को प्रारंभ किया जाए तो रेलवे के हित में होगा।

अब मैं रेलवे प्रोटेक्शन फोर्स और जो स्टेट पुलिस है, उनके कोआर्डिनेशन नहीं के होने संबंध में निवेदन करूंगा कि इससे यात्रियों को बहुत तकलीफ होती है। रेलवे प्रोटेक्शन फोर्स कहता है कि हमारा ज्यूरिस्डिक्शन नहीं है और स्टेट वाले कहते हैं। कि हमारा ज्यूरिस्डिक्शन नहीं है। इनके बीच कोआर्डिनेशन न होने के कारण चाहे चोरी का मामला हो, चाहे दूसरी कोई समस्या हो, उसमें बहुत दिक्कत आती है। तो इनके कोआर्डिनेशन के संबंध में भी मंत्री महोदय ध्यान दें। आपने मुझे बोलने का अवसर दिया, इसके लिए धन्यवाद।

SHRI V. GOPALSAMY: Mr. Vice-Chairman, at the very outset, I would like to register my strongest protest about the audacious attitude and approach of the Railway Ministry to the reasonable demand of the people of Tamil Nadu, particularly coming from the southern districts of Tamil Nadu, for a parallel broad-gauge line between Madurai and Maniyachi instead of converting meter gauge to broad gauge line.

Sir, right from 1981 onwards, we have been making this demand on the floor of Parliament. Cutting across party lines in the southern districts, all the political parties and the passenger associations and the Chamber of Commerce have held demonstrations—peaceful demonstrations and fastings; but all our pleas have fallen on deaf ears. Sir, I don't think any other railway project in independent India would have been designed so idiotically because the line between Madurai and Maniyachi, this meter gauge line of about 127.25 Kms. has been there for more than 100 years. This was laid by the British. And now the new project was announced and sanctioned, that is, Karur-Dindigul- Madurai - Manyachi project and they have constructed a broad gauge line between Karur and Dindigul. No problem. Between Dindigul and Madurai, they have constructed a parallel line, a distance of about 64 kms. But between Madurai and Maniyachi, instead of going in for a parallel line, what have they done? Instead of constructing a parallel BG line between Madurai and Maniyachi, as they have done, between Dindigul and Madurai, they have decided to dismantle the existing metre gauge line and go in for a broad gauge line. What will happen as a result of this? If you dismantle the existing metre gauge line, the people coming from Kanyakumari, Chidambaranar, Kamaraja and Tirunelveli districts, people coming from the other districts, as well as tourists coming from the North,—when they want to travel towards Trichy or Madras—have to get down at Madurai Junction and they have to take another train, on the metre gauge line, to go to Trichy, Villupuram, or Madras. They will be stranded there. It will be very difficult to have booking, to have reservation. Particularly, the poor people will be put to hardship. The poor people with their children, with their kith and kin, with their luggage, will be stranded like refugees.

Sir, we have been raising this specific demand on the floor of the House. But what has been done? The Railway Minister has said in his Budget speech that they are going in for a broad gauge line beyond Trichy also, up to Madras. What have they done? In the Explanatory Memorandum attached to the Budget, on page 46, it has been mentioned 'Dindigul-Trichy—MG to BG (93 kfs). What does it mean? Are they going in for conversion? Instead of going in for a parallel BG line between Trichy and Dindigul, if you go in for conversion, it will take nearly fifty years. I say so because, in this Budget, you have allocated only Rs. 2 crores, whereas, the anticipated cost is Rs. 56 crores. This is for a distance of 93 kms. Then, between Trichy and Madras, it is a distance of about 350 kms. The total cost will be about Rs. 200 crores. You are not going to do that. (*Interruption*) Mr. Palaniyandi, I am speaking for you also. Please listen to me.

Therefore, Sir, I say it is an injustice. It is an unforgivable injustice done to the people of southern districts of Tamil Nadu. Are they going to spend Rs. 200 crores? It will take nearly 20 years. It will take more than 20 years to complete the conversion. But can you imagine the difficulties and the hardships which the commuters will be facing, the problems they will be subjected to? Therefore, it is nothing but deceit. It is nothing but deception. It is nothing but fraud. Why I say so because there has been agitation. Even Members of Parliament belonging to the Congress Party have participated in the demonstration, in the agitation.

What is wrong with the Railways? What are they going to lose if they go in for a parallel BG lilne? If they can go in for a parallel BG line between Dindigul and Madurai, why not between Madurai and Maniyachi? This is my question. Why not between Madurai and Maniyachi, a distance of 127.25 kms? What will you lose? If this metre gauge line is dismantled, people coming by the Quilon Express from Kerala or, from Tenkasi, Shencottah and Rajapalayam, will have to get down at Virudhunagar. They will not have any

[Shri V. Gopalsamy].

connecting train through Madurai. They will be stranded. This is a very serious problem. I wrote to the General Manager, Southern Railway, on 20th November, 1990. I also met him on 23 November, 1990. He was convinced. When I told him about this, he was convinced. He wrote me a letter on 23rd November, 1990, itself. I would like to quote it:

> "Kindly refer to your letter dated 20th November, 1990, and the further discussions you had with me this morning, on the question of parallel Broad Gauge line between Madurai and Maniyachi instead of converting the Metre Gauge to Broad Gauge. I was present when you made the representation to the then hon. Railway Minister

4 P.M.

> and he did also tell me to discuss this matter in detail with you and send a proposal. We did meet a day or two later in my office, discussed the various issues arising out of this.
>
> I had the estimates prepared including the extra expenditure for the parallel broad gauge line instead of conversion and had the proposals sent to the Railway Board.
>
> We had a meeting with the Railway Board recently when we had given certain clarifications, and the difference in the estimated costs of about Rs 4 to 5 crores between the parallel line, and the conversion has been pruned down by eliminating certain not so essential items. The advantage in the parallel line is that it would be possible to finish the project between Madurai and Maniyachi roughly 3 years earlier—other things being equal—apart from avoiding the difficulties of working under traffic conditions."

Sir, the difference in the cost will be only of Rs. 4 to 5 crores. What happened to this Southern General Manager? Today he is a retired man. He was brought over here and given a dressing by the Railway Board, asking: "How dare you could send a proposal modifying the one which has been sanctioned earlier?" Those people sitting inside the four walls of the Railway Board do not understand the problems we have to face, the passengers have to face in those areas. How is it possible? For what purpose have you announced Rs. 2 crores? Just for services. Of course, I accept that there should be construction of a parallel line from Dindigul to Madras. That is the point made by Shri Palaniyandi. I agree with him that there should be construction of a parallel line, but the existing metre gauge line should be continued. After a long time if you go in for a double line and also continue with the same metre gauge line, there is no problem. If you want to have a broad gauge line from Dindigul to Madras, I am with you, we need it, we demand it, but do not go for conversion. You construct a parallel line of broad gauge along with the metre gauge. That should be done. Then there won't be any problem. Otherwise, the people, particularly from southern districts, will be subjected to unbearable suffering.

Sir, I am telling you, to peaceful demonstrations you won't respond, to our fastings you won't respond. Then do you mean to say that you will respond only to violent agitations? Don't put the people to the corner. If you do not respond to peaceful demonstrations and peaceful agitations, what will happen? Finally, the people will have no other go. Then, the trains will not move in the southern districts today I warn you. We will not allow the trains to move. For more than hundred years we have been enjoying these facilities. After independence also we have enjoyed the facilities. Now we will have to lose those facilities. Are we the bonded labour, are we the second class citizens? Railway Minister has failed

to understand the feelings and sentiments of the people coming from the southern districts. I really feel very sad about it. I thought, in this budget he will announce that there will be a parallel line construction, not conversion. Even today they could reconsider, they could change their decision, it is in their hands. If you say that you have taken the decision some years back due to ill advice of some of he bureaucrats sitting over there, we won't change the decision, the Government is for the people, not for the bureaucrats, not for the officials, and then the people will compell you to reconsider and change the decision. I warn you. Even today you can change the decision.

Sir, there is no mention about Madurai and Maniyachi in this Explanatory Memorandum. It is nothing but cheating. There is no word about Madurai and Maniyachi. What have you done that is why I said that it is fraud, deceit, cheating. I hope the Minister will cvonvey my feelings, the feelings of the people, cutting across the party lines, to his senior colleague, Shri Jaffer Sharief. Sir, the other thing the Minister stated is about the Mass Rapid Transit System. During the last Budget Session in July 1991 I have mentioned about the slow and tardy progress of the MRTS/New Broad Gauge Double line from Madras Beach to Luz, that is, 8.55 Km. The hon. Railway Minister has intimated that the first stage from Madras Beach to Park Town, that is, 2.5 Km., has already been completed and commissioned for traffic on 16th September, 1991. This is a very clever way of an evasive reply. I would have been pleased if the I stage has been fully opened for traffic. Further I find no proper buildings for the Part Town station on the Madras Beach-Luz route. I do not know whether you have already decided, as a part of privatisainto, to entrust the issue of tickets on the platform itself through an agent with no roof overhead.

Sir, this project was started in the year 1983 with an estimated cost of Rs. 103.21 crores to be completed within six years, that is, by the end of 1989. You have stated that Rs. 53 crores has already been spent up to 31st March, 1991 to complete 2.5 km. track work. That is, you have completed only 29.41 per cent work after spending 48.98 per cent of the estimated cost. A pittance of increase over last year's allocation is not an increase at all. With the cost escalation the allocation is less than that of the previous year in real terms.

The hon. Minister has committed that the II stage from Park Town to Chepack, that is 2.2 km., would be commissioned by March 1993, but you had allocated only Rs. 13 crores for 1991-92, and for 1992-93 it is only Rs. 14 crores. Does the Railway Minister really believe that with this allocation he would complete the work, that is, 2.2 km., in the light of the fact that Rs. 53 crores had to be spent for the completion of 2.5 km.?

What about the III stage? This entire project should have been completed by 1989 itself. Hardly one-third of the work is over. Has the Railway Minister re-estimated the target date of completion? If so, what date? With the galloping spree of the cost of materials, what would be the revised estimate for the completion of the project?

Sir, regarding absorption of the casual labour, as on 31st March 1990 there were 36,987 level-crossings besides 825 canal-crossings and 3,668 cattle-crossings. Only 15,814 level-crossings are manned by gate-keepers. The rest 21,173 level-crossings are unmanned, leave alone 3,668 cattle-crossings. If all the unmanned level-crossings are manned, 63,510 casual labourers, out of 1.6 lakh casual labourers in the entire Indian Railways, could easily be absorbed. Let us not say that for economical reasons we would continue to leave the level-crossings unmanned and expose the public to fatal accidents. Then, what about the works entrusted to contract labourers? If we concent-

[Shri V. Gopalsamy].

rate on these two aspects alone, almost the entire casual labourers could be absorbed in regular service immediately.

Sir, after 1980 there has been no recruitment worth saying. Very few recruitments for Group 'D' were made through the live registers as on 1980 in the Engineering Department only. Practically for 13 long years no opportunity has been given in the Railways to unfortunate less educated Indian youth. I hope the hon. Minister would once again consider raising of the upper age-limit from 28 years to 30 years for appointment of Khalasi. The argument that recruitment is generally based on the instructions issued by the Department of Personnel and Training may look like reasonable but not sound. The Railways is a separate entity. Taking into consideration the enormity, complexity, technicality etc., only the Budget for the Railways was separated from the General Budget. No other Central Government Department possesses this quality. The hon. Railway Minister is the only Minister other than the Finance Minister, who is empowered to place a Budget in Parliament. The Railway Ministry has got precedents. When the question of restructure of cadres in the Railways was demanded, the then Railway Minister, Mr. Madhu Dandavate, brushed aside the objections of his Cabinet colleagues. He was pressurised not to deviate from the general pattern of all Government Departments. He was able to convince the Cabinet about the unique nature of the working of the Railways and made them accept the demand for restructure. After the fall of the Janata Government in 1979, Smt. Indira Gandhi, the then hon. Prime Minister, concurred with the arguments and was kind enough to re-implement the restructure of cadres in the Indian Railways. I once again request the Railway Minister to raise the upper age limit to 30 years for recruitment of Khalasis.

Sir, what about amenities to the Railway passengers? We have been attacked from all sides. Particularly the monthly-salaried people, the middle-income group and the poor people have been attacked by the Finance Minister and also by the Railway Minister. Sir, he has increased the railway fares. Particularly the season-ticket holders are the worst affected, and also those in the suburban areas. These commuters are the worst affected. Actually they have to travel like cattle in the suburban trains due to heavy crowd. But now they have to pay more also. Therefore, in Madras and Bombay there were demonstrations and agitations. Why should you try this?

Sir, what happens in the trains? Particularly in the long distance trains, in the G.T. Express, the Tamil Nadu Express, the passengers have to suffer a lot. The Railway Minister cannot understand the sufferings and hardships the passengers in 2-tier and 3-tier second class compartments undergo. It is as bad as living in hell if the travel exceeds one night and one day. The second class three-tier compartment looks like a cage where animals are kept. One is almost choked and it is a wonder how the commuters survive after travelling in these closed cages. There is no check on the entry of unauthorised passengers, beggars and vendors of all sort of wares inside these compartments.

The food served in the long distance trains is not only prohibitive in cost but also highly unhygienic, and more often than not passengers fall sick after consuming the food served on the platforms and on the running trains. Drinking water also is not available in the long distance trains.

Regarding the demand of the Railway employees, one or two more points I would like to bring to the notice of the Railway Minister. It is not the engineering department alone that has become a victim in the hands of the Railway Ministry in the matter of privatisation. The hon. Minister has stated in his Budget speech that he is going to hand over

the cateing arrangements to the private contracters. It should be realised that the deterioration in the services rendered by the Railways' own catering department is solely due to the mismanagement of the services by the respective departmental authorities. Almost all those at the helm of affairs have been availing the service free of cost and at the highest standards they could command.

The decision of the Railway Ministry to permit private parties to step into the administration of Railways in certain branches, is not a desirable thing. It may not be a wonder even if the present-day rulers try to amend the Indian Constitution to delete the word 'socialist' from the Preamble, as they are hastening the process of privatisation in all spheres.

Sir, the Railway Department is capable of giving very good food. That has been proved in the Parliament House itself. The capacity to do the work is there. If there is a will, there is a way. If there is a will, you can improve the situation. In today's newspaper I have read that some Members of Parliament were in deep slumber after taking delicious Biryani, food served by the Railway canteen here. But what about the catering facilities in the long distance trains? Instead of improving the system, you are going to hand it over to the private contractors. That is not good.

Sir, the Fourth Pay Commission made three specific recommendations but they remained as recommendations only. They were not implemented. I would like the hon. Minister to implement, at least, these three recommendations. (1) Creation of Central Government Employees Housing Fund; (2) Pass-books should be issued to all employees showing up-to-date position of their PF account; and (3) It has been suggested that Government may set up a permanent body which should be responsible for maintaining and updating the basic data on pay and allowances of Government employees and to review the pay scales and rates of allowances and other related matters.

Pending formation of a permanent pay review body, the Government should forthwith announce an interim relief to all the Central Government employees. The Ministerial categories were restructured with effect from 1st April, 1984. Several of the senior-most senior clerks were awaiting their turn for special pay of Rs. 35/-, which is revised now to Rs. 70/-. There is an anomaly in this because some of the senior clerks would not get the same facility which the other Head Clerks are getting. I find no reason why the Railways are refusing to step up the special pay of such seniors to that of their juniors. This could be done under the existing rules themselves. The Government should come forward and honour their demand also.

In Accounts Department one should pass the Appendix III A Exam. to become eligible for promotion as Section Officers, TIAs and ISAs. At least 25 per cent of vacancies of SOs, TIAs and ISAs should be set apart for unqualified staff to be promoted on seniority basis.

Before I conclude, once again I would like to urge upon the Railway Minister to agree to our demand regarding the Madurai-Maniachi railway project, because it is agitating the minds of the people throughout the South. In southern districts people cutting across party lines are unanimous on this. We have been making this demand for the last 10 years. This has fallen on deaf ears till now. So, I request you to reconsider and change your earlier decision and go in for parallel line construction between Madurai and Maniachi instead of going in for conversion. Otherwise, I warn you again, you will have to face agitations in southern districts, because to peaceful demonstrations you have not yet responded. Therefore, you are compelling them to go in for agitation, which would teach you and force you to change your

earlier decision for conversion. With these words I conclude.

[The Vice Chairman (Dr. Nagen Saikia) in the Chair]

SHRI M. PALANIYANDI (Tamil Nadu): Even though my friend, Mr. Gopalsamy, seems very harsh in words, I would appeal to the hon. Minister to think about our demand and also our representation given by 35 MPs about the Maniachi-Madurai project.

SHRI M. VINCENT (Tamil Nadu): Sir, all the 39 MPs from Lok Sabha and Rajya Sabha gave representation to the Minister in this regard.

THE VICE-CHAIRMAN (DR. NAGEN SAIKIA): The Minister is here. He will take note of it.

Dr. Ratnakar Pandey. We shall today see how a Principal can be brief and at the same time cover all the points. Let us see.

डा० रत्नाकर पाण्डेय : उपसभाध्यक्ष जी, रेलवे के वर्ष 1992-93 के बजट पर बोलने के लिए आपने मुझे मौका दिया है, इसके लिए मैं आपके प्रति कृतज्ञता ज्ञापित करता हूं। उपसभाध्यक्ष महोदय, भारतीय रेल की 1853 में मामूली सी शुरूआत हुई थी जो बम्बई से ठाणे तक 34 किलोमीटर मार्ग पर चलाई गई थी। अब भारतीय रेलें 7100 से अधिक स्टेशनों के विस्तृत नेटवर्क में काम कर रही हैं। 62367 किलोमीटर से अधिक लम्बे मार्ग में रेल की पटरियां फैली हुई हैं। 8417 रेल के इंजिन, 28701 सवारी डिब्बे, 3142 बिजली मल्टीपल यूनिट और 346103 माल डिब्बों का इसके पास बड़ा भारी फैलाव है। इस प्रकार जब से 1853 से भारतीय रेल अस्तित्व में आई है, 138 वर्ष में भारतीय रेलों का अभूतपूर्व विकास हुआ है, बहुत कुछ उपलब्धियां हुई हैं। भारत के जन-जन के जीवन से रेल जिस तरह से जुड़ी हुई है, इसे एक असाधारण घटना के रूप में शुरूआत से ले कर आज तक देखा जाना चाहिये। इससे देश की आर्थिक, औद्योगिक, सामाजिक और जनशक्ति का विकास हुआ है, और इसने महत्वपूर्ण भूमिका इस क्षेत्र में निभाई है।

माननीय उपसभाध्यक्ष जी, रेलवे हमारी अर्थव्यवस्था की आधारभूत आर्थिक संरचना का स्वरूप विकसित करती हैं। परिवहन नेटवर्क, बन्दरगाह, ईंधन, ऊर्जा, प्रौद्योगिकी से संबंधित सामग्री, हवाई अड्डों से संबंधित सामग्री सबमें इसका अत्यधिक महत्व है। और अतिशय बोधक पूंजी इसमें निहित है। भारत के आर्थिक विकास में रेलों का जो योगदान है वह अपूर्व है और यही कारण है कि भारतीय रेल सरकार का सबसे बड़ा विभागीय उपक्रम है। वित्तीय और भौतिक दोनों दृष्टियों से यह प्रभोत्पादक भूमिका अदा कर रहा है और प्रबंध व्यवस्था की दृष्टि से देखा जाए तो एशिया की सबसे बड़ी और विश्व की दूसरी विशालतम रेल प्रणाली के मालिक हम हैं। भारतवर्ष दुनिया का दूसरा और एशिया का सबसे बड़ा रेल उद्योग है। मार्च 1990 के आंकड़ों पर मैं जाऊं तो 61,985 किलोमीटर के रेल मार्ग सहित जो स्टेशन बराबर बढ़ रहे हैं उनमें सवा 16 लाख नियमित कर्मचारी काम कर रहे हैं और 2 लाख डेली वेजेज के मजदूर इसमें हैं। सन् 1950-51 में रेलवे यातायात 1284 लाख से तिगुना बढ़कर अब करीब 3.75 लाख हो गया है और यात्री किलो मीटर के संदर्भ में यह पांच गुना बढ़ा है। 66 से 278 मिलियन इसकी संख्या बढ़ी है। माल ढुलाई में भी हमने अपूर्व प्रगति की है। ढुलाई में जो एक स्थान से दूसरे स्थान पर माल ले जाने का सिस्टम है इसमें जो टनेज है उसको 73 से 310 मिलियन मीट्रिक टन हमने बढ़ाया है और इस बीच में 37,556 किलोमीटर से बढ़ करके 2,29,020 मिलियन किलोमीटर तक हमारा मार्ग विस्तृत हो गया है। इस तरह अपने देश की सरकार के बहुमूल्य कमासुत पूत के रूप में रेलवे को इस देश की जनता देखती है।

जहां तक रेलवे के बजट का प्रश्न है, निश्चित रूप से हर साल बजट में, चाहे दो बार, तीन बार कांग्रेस के अतिरिक्त सरकारें रहीं तो आपने भी बजट में कोई कमी नहीं की, टिकट का दाम नहीं घटा दिया, माल भाड़े में जो वृद्धि होती है उसमें भी कोई कमी नहीं की, बराबर बढ़ाते गये आप, हम जब बजट लाते हैं तो उसमें इस देश की कोटि-कोटि अरबों की जनसंख्या को अधिक से अधिक सुविधा सुख, जल्दी उनका माल पहुंच

[डा० रत्नाकर पाण्डेय]

सके और जो कर्मचारी लाखों की संख्या में उद्योग से जुड़े हुए हैं उनकी कुशलक्षेम और उनका भविष्य सुखद हो सके इस भावना से लाते हैं। हमारी सरकार ने ऊंचे दर्जे के यात्री किराये में 20 प्रतिशत की अभिवृद्धि की है ।

जो फर्स्ट क्लास में, एयर-कंडिशन में, ए०सी० फर्स्ट क्लास में चलते हैं, वे लोग ऐसे लोग होते हैं, जिनके पास धन की बहुतायता होती है और उनके ऊपर कोई भी टैक्स लगा लीजिए, पेट्रोल को कितना ही मंहगा कर लीजिए, लेकिन उनकी हर साल जो तरह-तरह की नई से नई मेक की गाड़ियां हैं और नये से नये सुख-सुविधा, चाहे वायुयान के हों, चाहे ट्रेन के हों, उसका वह उपयोग करेंगे । इसलिए ऊंचे दर्जे का किराया बढ़ा करके हमारी सरकार ने जो धन बेकार पड़ा रह जाता है, इनकम-टैक्स वाले जिसको वसूल नहीं कर पाते हैं, उसमें 20 प्रतिशत अभिवृद्धि करके, उस धन का रेलवे महकमे द्वारा वसूल का आयोजन करके अच्छा काम किया है ।

दूसरे दर्जे के मासिक टिकटों में भी सभी दूरियों के लिए आपने वृद्धि की है कि जो कर्मचारी चाहे पानीपत से आता हो, चाहे गाजियाबाद से आता हो, चाहे कलकत्ता, बम्बई या मद्रास के जो महानगर हैं, उनमें 80-80, 100-100 किलोमीटर दूर से लोग नौकरी करने आते हैं । जब आपने उनकी तनख्वाह नहीं बढ़ाई, तो उनके सीजन टिकट में वृद्धि करने के पहले आपकी सरकार को कई बार सोचना चाहिए था कि अगर आपने सरकारी कर्मचारियों की तनख्वाह में वृद्धि की है, तब सीजन टिकट में आपको अभिवृद्धि करनी चाहिए थी । इसलिए सीजन टिकट के जो प्रतिदिन के यात्री हैं, जो सरकारी महकमों में काम करते हैं, सभी सेक्रेटरी, ज्वाइंट सेक्रेटरी, डाइरेक्टर्स नहीं होते हैं, उसमें क्लर्क, चपरासी, बाबू, सैक्शन आफिसर ज्यादा होते हैं, मिलों में काम करने वाले मजदूर होते हैं । उन पर आपने सीजन टिकटों में अभिवृद्धि करके एक तरह से उन पर धन का बोझ डाला है । उसको कम करने के लिए अगर कोई रिबाइन्ड, संशोधित आप सुधार ला सकें, अपने रेलवे बजट में, तो अच्छा होगा । दूसरे उसको रिलीफ देने की कोशिश करिए ।

दूसरे दर्जे की जो सीट है, उसमें पांच सौ किलोमीटर से ऊपर पांच रुपये की वृद्धि की है, दुअन्नी बढ़ाने से, अठन्नी बढ़ाने से, पांच रुपये बढ़ाने से 10-20 लाख रुपया, करोड़-आधा करोड़ रुपया आपको मिल जाए, उससे कोई कमाल आप नहीं कर पाते हैं । जहां जम कर धन वसूलने का प्रश्न है, उस पर टैक्स लगाइये । यह टालरेबल है आपका कि सैकेंड क्लास के यात्रियों पर पांच सौ किलोमीटर से आगे जो जायेंगे, उनके ऊपर पांच रुपये आपने रिजर्वेशन में वृद्धि की है ; इससे नये किराये और भाड़े से, जैसा कि आपके मंत्री महोदय ने अपने रेलवे बजट भाषण में कहा था कि 1366 करोड़ रुपये का अतिरिक्त राजस्व प्राप्त होगा, खाद्यान्न, तेल, नमक, चीनी, गुड़, शक्कर, खांडसारी, चाय, फल, सब्जियां, खाद्यान्न तेल, मिट्टी के तेल, डीजल, रसायनिक खाद, खली, जैविक खाद, तिलहन, पशुधन, के चारे के भाड़े में आपने वृद्धि नहीं की है ।

यह इस बात का द्योतक है कि हमारी सरकार ने जो असेंशल कमाडिटीज हैं, हमारे देश के लिए जो अनिवार्य जीवन जीने के लिए आवश्यक वस्तुयें हैं, उनमें आपने करोड़ों लोगों को राहत दी है और माल ढुलाई में कोई भाड़ा न बढ़ा करके आपने जो कमिटमेंट—जनता ने आपको जो वोट दिया है कि हम अनिवार्य खाद्यान्न पदार्थों पर और दैनंदिन जीवन की जो आवश्यक सामग्री है, उनकी पूर्ति की सप्लाई लाईन ठीक रखने के काम हो, बड़ी सावधानी के साथ आपके रेल मंत्रालय ने किया है । इसके लिए मैं आपको बधाई देना चाहता हूं ।

साधारण दूसरे दर्जे के किरायों में पचास पैसे से लेकर पांच रुपए तक की बढ़ोतरी आपने की और जो किराया भाड़ा बढ़ाया है, वह पहली अप्रैल से लागू करेंगे । आपके मंत्री महोदय ने पन्द्रह नई रेल-गाड़ियां चलाने का भी आश्वासन दिया है । और उसको मैं उद्धृत करना चाहता हूं जाफर शरीफ जी के भाषण से, अतिरिक्त सवारी गाड़ियां भारतीय रेलवे के पास बराबर मांगें आ रही हैं और

[डा० रत्नाकर पाण्डेय]

सियाल्दा-हल्दीबाड़ी/न्यू कच बिहार एक्सप्रेस बड़ोदरा-वलसाड इंटर-सिटी एक्सप्रेस, वाराणसी-गोरखपुर इंटर-सिटी एक्सप्रेस, गोहाटी-न्यू बोंगई गांव पैसेंजर, बाम्बे-बंगलौर सुपरफास्ट एक्सप्रेस, बिहार-दाहनू रोड पैसेंजर, सिकन्दराबाद-विजयवाड़ा इंटर-सिटी एक्सप्रेस, मद्रास-बंगलौर सुपरफास्ट एक्सप्रेस, विजयवाड़ा-मद्रास इंटरसिटी एक्सप्रेस, हैदराबाद और बीदर के बीच एक नई गाड़ी चलाना तथा बीदर और बंगलौर के बीच चलने वाली लिंक एक्सप्रेस को गुटकल में हंपी एक्सप्रेस के साथ मिलाना, मैसूर-तिरुपति एक्सप्रेस, निजामुद्दीन-कोटा-इंदौर एक्सप्रेस, तिरुअनंतपुरम-गांधीधाम एक्सप्रेस, सीकर-लोहारू-दिल्ली एक्सप्रेस, भद्राचलम-सिकन्दराबाद पैसेंजर, ये नई गाड़ियां चलाने का प्रस्ताव है।

माननीय उपसभाध्यक्ष महोदय, यह अच्छी बात है कि सत्ता का परिवर्तन दक्षिण भारत की ओर हुआ है और यह जो नई रेलगाड़ियां आपने चलाई है. मुझे बड़ी खुशी है कि मेरे अभिन्न माननीय मित्र जो मंत्री के रूप में यहां बैठे हुए हैं मल्लिकार्जुन जी, इनकी एक खासियत मैं सदन में रेकार्ड कराना चाहता हूं कि रेलवे बजट के दिन भी मैंने इनको फोन किया और पेश करने के बाद तुरन्त इनका वापस फोन आया यह ऐसे मंत्री हैं जो हम सांसदों को बराबर सेवा के लिए उपलब्ध रहते हैं। एक दिन हमारे माननीय मित्र सुरेश पचौरी जी आपसे मिलने गए और वहां उनसे कुछ आपके स्टाफ ने मिसबिहेव किया। जब मैंने शिकायत की तो उसको इन्होंने टर्मिनेट कर दिया। अपने पी०ए० या पी० एस० को तुरन्त इन्होंने टर्मिनेट कर दिया कि सांसदों का अपमान मैं बर्दाश्त नहीं कर सकता, अपने किसी कुलीग का और कोशिश करते हैं कि काम हो। जो अच्छाई है उसका वर्णन करना चाहिये, चाहे मिनिस्टर किसी भी दल का हो। आपके भी दल में आप अगर मिनिस्टर होते तो बहुत अच्छा तारीफ मैं करता, लेकिन आप हुए नहीं।

मैं कहना चाहता हूं कि आपने जो ट्रेनें चलाई हैं उसमें बहुत अच्छा है जोड़ा है आपने, लेकिन दक्षिण भारत में ही आपने सारा सेन्ट्रलाइज कर दिया कर्नाटक और आन्ध्र में, उत्तर भारत को आपने बिना मां-बाप का बच्चा समझ लिया रेल मंत्री मल्लिकार्जुन जी ? . . .
(व्यवधान)

श्री विट्ठलभाई मोतीराम पटेल : (गुजरात) : गुजरात और महाराष्ट्र को आपने कुछ भी नहीं दिया।

डा० रत्नाकर पांडेय : आपने उत्तर भारत के साथ जो 15 नई ट्रेनें चलाई है उसमें उत्तर भारत की बहुसंख्यक जनता के साथ न्याय नहीं किया है। मैं आपसे मांग करूंगा कि आप इस अपने प्रस्ताव का, अपने रेल मंत्री से कहिए या कैबिनेट में ले जाइए और फिर से रिव्यू करिए। तब जाकरके आप समस्त भारत का प्रतिनिधित्व करेंगे, नहीं तो सारा देश रेल मंत्रालय के इस काम से चाहेगा कि आप साउथ इंडिया की तरफदारी कर रहे हैं। मैं नहीं चाहता कि जो राष्ट्रीय आभा आपकी सरकार की है, जो देशव्यापी प्रतिष्ठा आपकी सरकार की है, वह कम हो। इसलिए इसको आप रिव्यू करिए और मैं मांग करूंगा . . .

SHRI M. VINCENT: It is only for Karnataka and Andhra Pradesh, and not for Madras.

DR. RATNAKAR PANDEY: Let me get something for North India.

THE VICE-CHAIRMAN (DR. NAGEN SAIKIA): Please don't interrupt, Mr. Vincent. Let him speak.

डा० रत्नाकर पांडेय : माननीय उपसभाध्यक्ष जी, मैं आपके माध्यम से मंत्री महोदय से मांग करूंगा दो साल से मैं बराबर कह रहा हूं, जब माधव राव सिंधिया जी रेल मंत्री थे तो शताब्दी एक्सप्रेस चली उनके मंत्री होने के पहले वह आगरा तक चलती थी, उसे वह बढ़ाकरके ग्वालियर तक ले गए। फिर भोपाल तक ले गए। फिर आपने एक कानपुर तक चलाया शताब्दी एक्सप्रेस और वह लखनऊ चली जाती है हम मांग कर रहे है कि बनारस के लिए शताब्दी एक्सप्रेस मुगलसराय तक बढ़ाई जाए। अगर कानपुर तक जा सकती है तो मुगलसराय वहां से 3 घंटे का रास्ता है। उसे क्यों वहीं बढ़ा

रहे हैं जब कि दो साल से मैं लगातार मांग कर रहा हूं। वर्ष 1989–90 में मांग की, 91–92 में मांग की और 92-93 के बजट में भी मांग कर रहा हूं। मल्लिकार्जुन जी, मैं आपसे प्रार्थना करूंगा कि शताब्दी एक्सप्रेस जोकि कानपुर और लखनऊ तक जाती है, शुरू में उसको तीन दिन मुगलसराय तक चलाएं और तीन दिन तक लखनऊ के लिए। आप यह प्रावधान जरूर कर दें।

मान्यवर, हमारे चन्द्रशेखर जी, की सरकार के भूतपूर्व रेल मंत्री श्री जनेश्वर मिश्र जी ने राजधानी एक्सप्रेस को इलाहाबाद में रोका क्योंकि वह मिनिस्टर थे इंडिपेंडेंट चार्ज था उनके पास। तो राजधानी एक्सप्रेस कानपुर, मुगलसराय, धनबाद में रुकती थी, वह इलाहाबाद में भी रुकने लगी। मान्यवर, पिछली सात तारीख को मैं यहां से डेढ़ बजे के प्लेन से गया और रात में एक बहुत जरूरी काम किया और संसद का सत्र चल रहा था, इसलिए इलाहाबाद से हमने राजधानी एक्सप्रेस पकड़ी और आ गए इस तरह यह एक बहुत बड़ी सुविधा है।

मान्यवर, हम 12वां देश हैं उत्तर प्रदेश और हमारी हाईकोर्ट इलाहाबाद में है। पं० जवाहर लाल नेहरू जी की जन्मभूमि भी इलाहाबाद में है और

"वट विश्वास अचले धर्मा,
तीरथराज प्रयाग सुकर्मा"

तीर्थराज प्रयाग वहां है और त्रिवेणी की कल-कल धारा—गंगा, यमुना और सरस्वती का प्रवाह है। तो जनेश्वर मिश्र जी ने अति उत्साह में इलाहाबाद से यू० पी० से लोक प्रिय होने के लिए यह कर दी। अब मैंने सुना है कि इस अप्रैल से उसको आपकी सरकार बंद करने जा रही है। मेरा निवेदन है कि उसको बंद मत करिए। बड़ा वह होता है जो कि अपने पहले के लोगों के द्वारा अगर कोई ऐसा काम हो जाय जोकि नहीं करना चाहिये उसको कन्टीन्यू रखता है। तो उसको आप कन्टीन्यू रखिए क्योंकि हमारी सरकार नेहरू जी की नीतियों पर चलने का दावा करती है। अगर नेहरू जी की जन्मभूमि में राजधानी रुकती है [illegible] रोकने का उपक्रम होना चाहिए। . . . (*व्यवधान*) . . . माननीय उपसभापति जी हमारे पूर्वांचल के ओजस्वी और जनता से जुड़े हुए सांसद ईशदत्त यादव जी ने बनारस की चर्चा की है। हमारे बनारस से इलाहाबाद तक की सिंगल लाइन है, वहां बड़ी लाइन है लेकिन सिंगल लाइन है और तीन दिन तक डीलक्स उधर से होकर जाती हैं हफ्ते में तो एक लाइन होने से बड़ी असुविधा होती है। जब कमलापति त्रिपाठी जी मंत्री थे तब से यह वर्षों से मांग चली जा रही है। यह करीब 110–115 किलोमीटर की दूरी है, उसे आप डबल लाइन कर दीजिए तो वाराणसी जो दुनिया का सबसे प्राचीन नगर है, रोम और वाराणसी दुनिया के सबसे प्राचीन नगर हैं और वाराणसी में मरने की आदमी की तमन्ना रहती है ताकि उसे मोक्ष मिल सके काशी विश्वनाथ की वह नगरी है और मुगलसराय से 25 किलोमीटर तक कितनी असुविधा होती है। तो माननीय मंत्री जी, मैं आपसे प्रार्थना करूंगा कि आप तिरुपति देवस्थान में जब कांग्रेस का अधिवेशन करने जा रहे हैं तो इतना जरूर कर दीजिए कि वाराणसी से इलाहाबाद की जो सिंगल लाइन है बड़ी लाइन की, उसको डबल लाइन में परिवर्तित करने के लिए योजना आयोग से पैसा आठवीं योजना में देने के लिए रेलवे बोर्ड को कहिए कि कितना रुपया उसमें लगेगा और योजना आयोग से वह रुपया मिले और इसके लिए अगर जरूरत पड़े तो इस मामले को कैबिनेट में ले जायें और हमारी जो पुरानी मांग है, उसे पूरा करायें।

मान्यवर, हम कार्पेट और बनारसी सिल्क में 5—7 सौ करोड़ रुपए का फारेन करेंसी देते हैं और मैंने बार-बार आपको पत्र लिखा है, बनारस साड़ी व्यवसायी संघ की ओर से, कि कोई ट्रेन ऐसी चलाइए, जो बनारस से शाम को चले और सवेरे कलकत्ता पहुंच जाए क्योंकि कलकत्ता में बनारस और पूर्वांचल के लाखों लोग बसते हैं और वाराणसी वस्त्रों का उद्योग है। तो एक ट्रेन बनारस से कलकत्ता के

डा० रत्नाकर पांडेय

लिए शाम को चले सात बजे, जो सवेरे सात-आठ बजे पहुंचे । डायरेक्ट ट्रेन हो, उसमें कोई लिंकेज न रखे । इससे बनारस के वस्त्र उद्योग से संबंधित लोग आपकी जयजयकार करेंगे । इसी तरह से कलकत्ता से उस ट्रेन के चलने की व्यवस्था होनी चाहिए । करते तो हैं आप लेकिन एक आने से सोलह मजाक देना, चाहते हैं जनता को ।

मान्यवर, श्रमजीवी एक्सप्रेस आपने चलाई, उसका कोई फायदा हमारे बनारस को नहीं मिल रहा । बनारस, जब मैं कहता हूं तो पश्चिमी बिहार और पूर्वी उत्तर प्रदेश जिसमें गोरखपुर, फैजाबाद बनारस, तीन-तीन कमीश्निरीया और जहां से 36 एम० पी० आते हैं इन तीनों एरियाज से, और पश्चिमी बिहार से 12 एम० पी० आते हैं, इस प्रकार 48 एम० पीज० की ओर से मैं आपसे मांग कर रहा हूं कि बनारस को, चूंकि मुगलसराय मेन-लाइन पर है इसलिए उसकी, उपेक्षा न कीजिए बल्कि बनारस से दिल्ली के लिए डायरेक्ट ट्रेन चलाई जाए, बनारस से मद्रास के लिए डायरेक्ट ट्रेन चलाई जाय, बनारस से मद्रास के लिए डायरेक्ट ट्रेन चलाई जाय, । यह दक्षिण भारत और उत्तर-भारत को जोड़ने वाला स्थान है, यहां लाखों यात्री दक्षिण भारत से आते है। उनको सुख-सुविधा देने का काम आपका है, पूर्ण करने का काम आपका है, केवल राजस्व कमाने का काम आपका नहीं है। इसलिए मैं मांग करूंगा कि जो सुविधायें ट्रेनों की मैंने बनारस के लिए मांगी हैं उनको जरूर आप रिवाइज्ड एस्टीमेंट में सम्मलित करिए और आठवीं पंचवर्षीय योजना के बजट में इन सब चीजों को लाइए।

जहां, तक मान्यवर, खानपान का प्रश्न है, हवाई जहाज की नकल पर चांदी की पत्नी में बंद जो खाना रेलवे कटीन में मिलता है, रेल मंत्री जी, मैं चाय पीकर के यात्रा करता हूं क्योंकि उस खाने को खाना बड़ा मुश्किल होता है म साफ कहना चाहता हूं कि कोई अग्रवाल ाम का कांप्रेक्टर था कलकत्ते का उसने अपनी मोनोपोली कर ली और रेल मंत्रालय, आपके समय की बात नहीं कर रहा है । पहले की बात कर रहा हूं । . . . (**व्यवधान**) . .

श्री बिठ्ठलभाई मोतीराम पटेल : आज भी वहीं है ।

डा० **रत्नाकर पांडेय** : न जाने उसने क्या जादू चला दिया आपके मंत्रालय पर, कि सारा खानपान का ठेका उसी के माध्यम से दिया जाता है । जब हम यात्रा करते हैं तो देखते हैं, स्टेशनों पर प्राइवेट केटरर होते हैं । आपके दक्षिण भारत में हमारे उत्तर भारत के केटरर हैं । जब हम उस ओर यात्रा करते हैं और जब वह जानते हैं कि हम भी या कोई अन्य उत्तर भारत का सांसद है और वह जा रहा है तो बहुत खुश होते हैं । दक्षिण भारत में व्यवस्था है, आंध्र में विशेष रूप से है, तमिलनाडु में है, हमें गरम से गरम भोजन थाली में सजा कर के, अच्छे से अच्छे सुस्वाद भोजन, शुद्ध पवित्रता के साथ बना हुआ परोसते है और उन्हें कुछ डर रहता है कि अगर कम्प्लेंट हो जाएगी तो मेरा ठेका भी टूट सकता है, कांट्रेक्ट खतम हो सकता है। आप फूड का प्राइवेटाइजेशन पूरा कर दीजिए । इसमें मैं देखता हूं कि कुछ हरिजनों को आपने कोटा दे रखा है, है, आरक्षण हो गया है, लेकिन उसमें भी कुछ केटरर का ठेका दिलाने की दलाली का पेशा बनाए हुए हैं । वे घूमते रहते हैं, किसी हरिजन को ले लिया, किसी गरीब को पकड़ लिया, किसी आदिवासी को पकड़ लिया, किसी डिसएबल को पकड़ लिया । करते सब कुछ वे हैं, ठेका उस के नाम लेते हैं और जो सारा लाभ होता है आर्थिक वह सारा खुद लेते हैं, उसको दो-चार-पांच सौ रुपया महीना दे देते हैं ।

इसकी चैकिंग के लिए आपके रेलवे बोर्ड ने क्या कोई विजिलेंस बनाया है कि जिसके नाम से अलाट हो वह उसी को मिले ? अन्तोदय पर आपका विश्वास है और अन्तोदय करने के लिए गरीबी रेखा से नीचे जिंदा रहने वालों को आप ठेका देना चाहते हैं तो वह उन्हीं को मिले । मिडल मैन, बीच के दलाल और (**व्यवधान**) . . .

श्री बिठलभाई मोतीराम पटेल : पैसा कहां से लाएगा ?

डा० रत्नाकर पाण्डेय : पैसा बैंको से दिलवाइए । एक योजना बनवाइए कि जिस गरीब को आप ठेका देंगे उसको लोन दें । इस तरह से रेलवे और फाइनेंस मिनिस्ट्री की मीटिंग करके कुछ इस तरह से करिए कि जो गरीब आदमी को मिले उसको रेलवे मिनिस्ट्री की रिकमेंडेशन्स पर रेलवे मिनिस्ट्री दे बैंक्स में और उसको विधिवत् वह लौटाता जाए जो फायदा हो उससे । तो वह उन तक पहुंचे और बीच के दलाल तक ही यह ठेका न रह जाए, इसकी व्यवस्था आप करें और पूरा प्राइवेटाइजेशन अगर आपकी सरकार कर गई अपने भोजनालयों का तो यह एक बहुत बड़ा काम होगा । इसकी आलोचना करने वाले केवल आलोचना करने का धर्म निभाने के लिए, विरोधी दल में होने के नाते उसका विरोध करते हैं ।

खान-पान में, आपने पार्लियामेंट में भी बड़े बढ़िया राजस्थानी चित्र लगवाए जहां डोसा, इडली वगैरह खाने का सामान मिलता है और एक दिन हमारी माननीय उपसभापति महोदया, डा. नजमा हेपतुल्ला जा रही थीं उधर से, इतने आकर्षक चित्र आपने लगवाए हैं, तो उन्होंने कहा कि कहां मिलते हैं यह चित्र, मैं भी अपने यहां खरीदकर लगवाना चाहती हूं। अच्छी आपने व्यवस्था कर दी है। बोतलों में पानी गिलास के साथ हम लोगों के लिए सैंट्रल हाल में मौजूद रहता है, लेकिन उस गिलास में उससे पहले भी कोई पीया है या नहीं, यह बड़ा डर रहता है। तो इसका भी जरा ध्यान रखिए कि जो गिलास रखे जाऐं, पीने के बाद, तो उनको चेंज करा दीजिए या कोई ऐसा पात्र वहां रखवा दीजिए जिसमें गिलास को धोकर हम डाल दें, जैसे पंखा लगवा रखा है उस तरह से कोई पात्र वहां रखवा दीजिए या गिलास की सही व्यवस्था करिए। कैंटीन में भी आपने खान-पान में सुधार किया। मैं तो कैंटीन में कभी खाना खाता नहीं क्योंकि वहां इतनी भीड़ रहती है और इतने परेशान रहते हैं वहां बैरा और मैनेजर.....

श्री संघ प्रिय गौतम (उत्तर प्रदेश) : आपसे ?

डा० रत्नाकर पाण्डेय : हमसे नहीं, आपके गैस्ट जो आते हैं उनसे परेशान रहते हैं। 11'00 बजे से 01'00 बजे तक हम लोग यहां बैठते हैं और फिर जब भोजन करने जाएं तो वहां सुख, शांति, सुविधा और स्वादिष्ट भोजन मिले, इसकी व्यवस्था भी आपने की है और अच्छी व्यवस्था आपने कैंटीन की की है इसके लिए मैं आपके मंत्रालय को बधाई देता हूं।

राजधानी एक्सप्रेस में फाइव स्टार सर्विस है आपके भोजन की और उसमें नए से नए खाद्य पदार्थों का परिचय आप कराते हैं। क्योंकि आप हवाई जहाज के बराबर किराया लेते हैं ए सी फर्स्ट क्लास में, तो उसका स्तर बराबर बढ़ता रहे इसके लिए आपको बराबर काम करना है।

मुगल सराय एशिया का सबसे बड़ा यार्ड है और वहां जितनी रेलवे की कटिंग होती थी पहले, करोड़ों रुपए का माल मालगाड़ी के सील खोलकर के उतार लिया जाता था । और सी.आर.पी. वगैरह खड़े देखते रहते थे । इंदिरा गांधी के समय में सरदार दरबारा सिंह की कमेंटी बनी थी कि जो यार्ड से लोडिंग में या माल उतारे जाने में गड़बडियां होती है और उनसे करोड़ो-करोड़ों रुपयें का घाटा होता है आपके मंत्रालय का, उस पर रोक लगाई जाए । तो माल जो ढोया जाता है उसकी सुरक्षा की व्यवस्था होनी चाहिए ।

आपके बहुत से कोच, बहुत से माल ढोने वाले डिब्बे गोदाम में पड़े हुए हैं मरम्मत के लिए । सदन में इसी सत्र में एक दिन मैंने प्रश्न उठाया था कि रोज मद्रास, कलकत्ता, मुम्बई, दिल्ली से

[डा० रत्नाकर पाण्डेय]

एक्सप्रेस सर्विस लोडिंग की चल गई है ट्रक्स की ओर उससे 4 करोड़ रुपए प्रति माह आपको घाटा हो रहा है क्योंकि आपके पास माल ढोने के डिब्बों की कमी है । जो माल ढोने के डिब्बे आपके सुधार गृहों में पड़े हुए हैं, उनको एक समयबद्ध ढंग से बराबर रिपेयर कराया जाए और वे प्रयोग में आयें, इसकी व्यवस्था करनी चाहिए । जहां तक मुगलसराय की बात है, जब माधव राव सिंधिया जी रेल मंत्री थे तो वहां 25 एकड़ जमीन गरीब किसानों की यार्ड बनाने के लिए ले ली गई और उस पर जबरदस्ती कब्जा सरकार ने किया और संयोग ऐसा कि उसी दिन मुगल सराय स्टेशन पर मैं उतरा और उस गांव में मुझे जाना पडा और मैंने देखा कि वहां के लोग अस्पाताल गए हुए थे, उनकी इतनी पिटाई हुई थी और वहीं से मैंने तत्कालीन रेल मंत्री को फोन किया और मुझे खुशी है कि उस जमीन का दाम आपके रेलवे मंत्रालय ने एक लाख रुपए प्रति एकड़ के हिसाब से देना स्वीकार किया । जिन किसानों की जमीन मुगल सराय में यार्ड बनाने के लिए ली गई थी उसके लिए आपके पूर्व मंत्री माधव राव सिंधिया जी ने यही पार्लियामेंट हाउस के अपने कमरे में ईस्टर्न रेलवे के चैयरमैन को, चीफ इंजीनियर को बुलाया और हर व्यक्ति को, जिनकी जमीन ली गई थी, उसके परिवार के एक एक आदमी को काम दिया जाएगा , यह वायदा लिखित रूप से किया । यह मेरे पास है लेकिन मुझे बताया गया है कि अभी जो भारतीय जनता पार्टी के लोकल सांसद हैं बनारस में, वे जबरदस्ती उन जमीनों पर कब्जा करा रहे हैं और सरकार का जो वायदा था कि जिसकी जमीन ली गई है उसके परिवार के एक व्यक्ति को काम दिया जाएगा, वह वायदा कोल्ड स्टोरेज में पड़ा हुआ है । आप उसको निकलवायें और उसको पूरा करायें ।

महोदय, हमारे एक सुप्रसिद्ध स्वतंत्रता सेनानी, जो चार बार विधायक रहे और जो हरिजनों में गांधी जी के समान पूजे जाते हैं श्री बेचन राम जी, जो ए. आई. सी.सी. के मेंबर भी थे, उन्होंने मुगल-सराय में एक विद्यालय की स्थापना एक एकड़ जमीन में की और वह जमीन अब रेलवे के पास है। रेलवे की जमीन पर 19 विद्यालय चल रहे हैं और उनमें से एक भी हरिजनों, गिरिजनों और गरीबों के लिए नहीं है। वहां पर जंगलों से बांस कटवाकर, श्रम करके हरिजनों ने एक स्कूल बनवाया और आपकी सरकार जब कि आदिवासियों और हरिजनों के हित के लिए काम कर रही है, उसने माधव राव सिंधिया जी के वायदा करने के बावजूद भी उस जमीन का स्वामित्व अम्बेदकर विद्यालय संस्थान को नहीं दिया है। आपसे मेरी प्रार्थना है कि इस मामले को गंभीरतापूर्वक देखें और स्वर्गीय बेचनराम जी की कामना थी कि अम्बेदकर जी के नाम पर एक विद्यालय बने और उन्होंने वह विद्यालय उस जमीन पर बनाया जो जमीन बेकार पड़ी हुई थी, जिस पर सुअर घुमते थे, जहां तस्कर और ट्रेन की कटिंग करने वाले लोग जुए का अड्डा बनाए हुए थे। उन्होंने उस जमीन को विद्यालय में परिवर्तित किया। मैं चाहता हूं कि अपने विशेषाधिकारों का प्रयोग करके माननीय मल्लिकार्जुन जी उस स्वतंत्रता सेनानी को, जो 2300 रुपए पेंशन पाता था और पेंशन का सारा रुपया जनसेवा में फूंक दिया करता था, उसकी स्मृति को सुरक्षित रखने के लिए उस विद्यालय की जमीन उस संस्थान को दे दीजिए या फिर आप रेलवे को कहें कि रेलवे उस स्कूल का अधिग्रहण कर ले।

महोदय, बनारस कमिश्नरी में 11 जनप्रतिनिधि विरोधी दल के हैं और अकेले मैं कांग्रेस का जनप्रतिनिधि हूं। अगर आप इस काम को कर देंगे तो आपकी छवि और आपकी सरकार की छवि हरिजनों में, गिरिजनों में बढ़ेगी और मैं विश्वास करता हूं कि इस काम को आप अंजाम देंगे और हमें अनुग्रहीत करेंगे। सारा सदन इसमें आपका साथ देगा, मैं आपको यह विश्वास दिलाता हूं। एक और मामले की ओर मैं आपका ध्यान आकृष्ट करना चाहता हूं । डा० संपूर्णानंद जी के कार्यकाल में नेहरू जी की कृपा से एक डीजल लोकोमोटिव

कारखाना बनारस में बना । उसके बाद कोई कारखाना वहां पर आज तक नहीं बना । उसमें कई मील जमीन हमारे किसानों की ली गई । जिन किसानों की जमीनें ली गई उनको तात्कालिक मुआवजा दिया गया । नौकरियां कुछ लोगों को दी गई । वहां पर एक गांव मढ़ैया है जहां के 19 व्यक्तियों को नौकरी दिए जाने के लिए एक साल से लगातार मैं आपसे प्रार्थना कर रहा हूं । आपके डी०एल०डब्ल्यू० के जो वहां पर अधिकारी हैं उन्होंने तीन-तीन, चार-चार गांवों के 442 व्यक्तियों को नौकरियां दी जब माधव राव सिंधिया जी मंत्री थे । वहां पर सेठी जी पहले मैनेजर थे । अब वहां कोई सिंह साहब, सरदार साहब गए हैं। मैं आपको दोष नहीं दे रहा हूं। आप गरीब मजदूरों को मिनिस्टर के कमरे में सम्मान देते हैं । लेकिन वह कहते हैं कि गांव की जमीन नहीं ली गई । कलेक्टर से वेरिफाई करा दीजिए । कलेक्टर यदि प्रमाणित कर दे जमीन डी०एल०डब्ल्यू० ने ली है । लेकिन अफसरशाही कुछ नहीं होने देती । आप पालिसी के निर्माता हैं लेकिन ऐक्जीक्यूशन का सारा अधिकार उनके हाथ में है जो मुसासब होते हैं । आपका जो रेलवे का हेड है उसमें डी०एल०डब्लू० किसी की आज्ञा का पालन नहीं करता क्योंकि आपके आदेश के बावजूद भी और कलेक्टर के प्रमाणित करने के बावजूद भी, आपके टेलेक्स और टेलीफोन पर आदेश दिए जाने के बावजूद भी आदेश के मुताबिक डी०एल०डब्ल्यू० का जो मैनेजर है उसने मढ़ैया गांव के 21 लोगों को नौकरी नहीं दी है । इसलिए मैं चाहूंगा कि उन गांव वालों को जिनकी जमीन डी०एल० डब्ल्यू० ने ली थी उनको काम देने का निश्चय आपकी सरकार ने कर लिया है, इस बात का ऐलान आप करें । जो आपका डी०एल०डब्लू० का मैनेजर कानून की नहीं मानता, आपके कानून के ऊपर अपना कानून लगाता है तो आपकी कलम में इतनी ताकत होनी चाहिए कि उसकी तीन महीने की तनख्वाह देकर नौकरी से निकाल दें । सुप्रीम कोर्ट का भी फैसला है कि अगर कोई अधिकारी आदेश के खिलाफ काम करता है तो उसको तीन महीने की तनख्वाह देकर नौकरी से हटाया जा सकता है । ऐसा आप अपने उत्तर में ऐलान करेंगे, ऐसा मेरा विश्वास है । तब जाकर आप गरीबों का हित-चिन्तन कर सकेंगे । महोदय, जबलपुर जाने के लिए एक ट्रेन है। वह ट्रेन निजामुद्दीन से चार बजे चलती है और 12 बजे पहुंचती है और अक्सर लेट ही जाती है । तो जो महानगर है या बड़े शहर हैं उनको जोड़ने के लिए, सारे देश से उनको जोड़ने के लिए आपको ट्रेन के जाल से उनको जोड़ना पड़ेगा । जन सुविधाएं उनमें अधिक से अधिक दें तब लोग आपको धन्यवाद देंगे।

महोदय, पंडित कमलापति जी जब रेल मंत्री थे तो उस समय राजभाषा का काम, हिन्दी का काम आपके मंत्रालय में भारत सरकार में सारे देश के लिए एक आदर्श माना जाता था । आज हालत यह है कि आपके यहां न कोई डाइरेक्टर है, न कोई सलाहकार । एक प्रसिद्ध पत्रकार मुद्गल जी को रखा गया था माधवराव सिंधिया जी ने रखा था । वे सारिका के संपादक थे । मेरी रिकमंडेशन के बावजूद भी उनको आपके मंत्रालय ने हटा दिया । कपास निगम के एक हिन्दी के डाइरेक्टर ने आपके यहां इंटरव्यू दिया है। उसको वहां जितनी तनख्वाह मिलती है, मंत्रालय नहीं दे रहा है । कहा जा रहा है कि हमारा ग्रेड यही है और भारत सरकार के उपक्रम में उससे ज्यादा वह

5-00 P.M. तनख्वाह पा रही है । वह हिन्दी का अच्छा काम करने वाली महिला रीता कुमार हैं। वस्त्र मंत्रालय में कपास निगम में राजभाषा का जितना अच्छा काम हुआ है उसी ने किया है । ऐसे योग्य व्यक्ति सेलेक्ट हो जाते हैं लेकिन जो लालफीताशाही है वह आड़े आ जाती है । अगर किसी को दस हजार तनख्वाह मिल रही है तो आप कहते हैं कि हमारे यहां साढ़े नौ हजार से शुरू होगी । यह कोई बात नहीं हुई । सरकार एक है, उपक्रम एक है, इस को फाइनल में नोट कर लें । डा० रीता कुमार, हिन्दी अधिकारी ने आपके यहां इन्टरव्यू दिया है जिसे 6 महीने से आपके यहां की लालफीताशाही ने रोका हुआ है । राजभाषा यूनिट को आप मजबूत कीजिये । राजभाषा विभाग आपका आदर्श विभाग रहा है । शिवसागर मिश्र, जो हमारे

[डा० रत्नाकर पाण्डेय]

यहां दिनकर जी संसद सदस्य रहे हैं उनके संबंधी रहे हैं, उन्होंने अपना सारा जीवन रेल मंत्रालय में बिता दिया है। अब वह रिटायर हो चुके हैं। पहले हर स्टेशन पर अच्छे-अच्छे सुवाक्य लिखे मिलते थे। यह लिखा मिलता था कि हर काम हिन्दी में करिये। कम्प्यूटर आपके यहां बड़ी तेजी से काम कर रहा है। इस बारे में राष्ट्रपति का आदेश है कि राजभाषा का प्रयोग हिन्दी भाषाभाषी क्षेत्रों में शत-प्रतिशत हो अर्द्ध हिन्दी भाषा-भाषी क्षेत्रों में 80 प्रतिशत हो और अहिन्दी भाषा-भाषी क्षेत्रों में 25 प्रतिशत प्रयोग हो। यह राष्ट्रपति के आदेश हैं। कम्प्यूटर में उसका प्रयोग सुनिश्चित कराने के लिए आपके राजभाषा विभाग को दृढ़ता से काम करना चाहिए। इस समय उसकी स्थिति बहुत दयनीय, दरिद्र, विपन्नता की चल रही है। किसी समय आपका मंत्रालय सारे देश की प्रेरणा देता था। जब इमरजेंसी लागू थी तो ट्रेन ठीक समय पर चलती थीं। आपको राजस्व बराबर मिल रहा है। कोई कमाल आपने नहीं किया पिछला डाटा में देख रहा था--90-91 की उपलब्धियों का, प्राप्तियों का, लाभ का तो उसमें कहीं 50 करोड़ आपको मिला है, कहीं 10 करोड़ मिला है और छंटनी आप 4 लाख मजदूरों की करने जा रहे हैं। आपके प्रधान मंत्री ने इसी सदन में कहा है कि हम छंटनी किसी की नहीं करेंगे बल्कि उनको और कामों में लगायेंगे। जो रेलवे के चार लाख मजदूर, चाहे वे डेलीवेजेज के हों, चाहे, परमानेंट सर्विस के हों, ऐसी श्रम शक्ति को, ऐसी मानव शक्ति को बेकार मत बनाइये। नहीं तो वही राष्ट्र के लिए अभिशाप बन जायेंगे। खाली दिमाग शैतान का दिमाग होता है। भुखमरी, उपेक्षा, अशिक्षा से पीड़ित होकर रेलवे के ये कर्मचारी कहीं आंदोलन के मार्ग पर भटक कर राष्ट्र को तोड़ने का काम न करने लगें और विदेशी ताकतों के इशारों पर ये चार लाख लोग देश में अस्थिरता न पैदा करने लगें। इसीलिए उन्हें ऐसे कामों में लगायें जिससे ये खाली न बैठें।

डा० झापू कालदाते : पाण्डेय जी आपने मुझे समय देने के लिए कहा था। मेरी आपसे बात हो गई थी।

डा० रत्नाकर पाण्डेय : मुझे मालूम था आप मुझे टोकेंगे और मैं खत्म कर दूंगा। उप-सभाध्यक्ष महोदय आप कृतज्ञ हैं कि आपने मुझे इतना बोलने का समय दिया। अभी मैं और बोल सकता हूं, बहुत देर तक बोल सकता हूं लेकिन बहुत बोलना ठीक नहीं है।

श्री शंकर दयाल सिंह (बिहार) : हम तो आपको सुनने के लिए बैठे हैं।

डा० रत्नाकर पाण्डेय : एक मिनट और लूंगा। आपकी रेलवे की जमीन पर नाजायज कब्जा इस देश में हुआ है। मैं आपको बनारस की घटना बता रहा हूं। रेलवे की जमीन है उसमें मुसलमानों का पूजा स्थल भी है राजघाट के पास। उसपर हमारी पार्टी के मिनिस्टर ने जबर्दस्त कब्जा करके बिल्डिंग बनाना शुरू कर दिया है। मुझे पता लगा तो मैंने उसको रुकवाया। रेलवे की जमीन पर कब्जा करने वाला एक नाजायज तबका बैठा हुआ है। लैंड ग्रेब करने की एक परम्परा इस देश में चली हुई है। उसमें एकाध प्राइम मिनिस्टर भी हुए हैं जिन्होंने ट्रस्ट के नाम पर इतना लैण्ड का ग्रेबिंग किया है कि जितना विश्व के जनतंत्र में किसी ने भी नहीं किया है। इसलिए ये जो लैंड ग्रेबर्स है, रेलवे की जमीन पर कब्जा कर रहे हैं, उनके लिए आपको विशेष कोर्ट बनाना चाहिए। कचहरी से यह मामला हल होने वाला नहीं हैं। मल्लिकार्जुन जी, आप इसको नोट कर लीजिये। रेलवे की अपनी कोर्ट होनी चाहिए। जितनी भी रेलवे की जमीनों पर लोगों ने नाजायज कब्जा कर रखा है उसके लिए आप कुछ ऐसा कानून बनाइये कि रेलवे बोर्ड और दूसरी मिनिस्ट्रीज से मिलकर, जिससे जो लाखों एकड़ जमीन पर लोगों ने नाजायज कब्जा कर रखा है वह आपको मिल जाएगी और उस जमीन पर रेलवे के दर्जनों औद्योगिक तीर्थ बना जायेंगे, बड़े-बड़े कारखाने बन जाएंगे। आपके पास जमीन की कमी है। रेलवे की प्रोजेक्ट्स और यूनिट्स को चलाने के लिए जमीन चाहिए।

दूसरी बात मैं पर्यावरण की समस्या के बारे में कहना चाहता हूं। रेलवे की पटरियों के दोनों ओर पेड़ लगाने का काम आपने किया है। लेकिन मुझे नहीं लगता कि ईमानदारी से पौधा रोपण का

हुआ है और ईमानदारी से इस संबंध में जो बजट था उसका यूटिलाइजेशन हुआ है । इसलिए मेरा सुझाव है कि पटरियों के दोनों ओर रेलवे की जो जमीन है, देश भर में उसके लिए योजना बनाई जाए और सघन वृक्षारोपण का कार्यक्रम स्थायी रूप से चलाया जाए । माननीय शंकर दयाल सिंह जी बैठे हैं। हमें मध्य प्रदेश में अमरकंटक जाने का मौका मिला था । अमरकंटक में वृक्षारोपण का काम हुआ है । वहां पर एल्युमीनियम धातु निकलती है । वहां कोरबा में 12 एकड़ में जो वृक्षारोपण हुआ है उसमें प्राचीन वृक्षों में, साल और चौड़ के वृक्षों में, कोई फर्क नहीं था । नये वृक्ष भी प्राचीन काल के वृक्षों की तरह से लगते थे। इसलिए अगर सही ढंग से धन का उपयोग हो तो इस दिशा में बहुत कुछ किया जा सकता है । वृक्ष रक्षिति रक्षतः । वृक्ष रक्षा करता है तो उसकी रक्षा होनी चाहिए । उस भावना के साथ आप पर्यावरण के कार्यक्रम को और लगाने के कार्यक्रम को तेजी के साथ लीजिए । आठवीं पंचवर्षीय योजना में वन मंत्रालय से साझा करके रेल मंत्रालय कुछ ठोस काम करे । इन शब्दों के साथ बनारस का एक नागरिक होने के नाते जो जन-सुविधाओं की मांग मैंने की है उनको आप लागू करेंगे । बनारस में जो छोटी लाइन छपरा, बलिया और सोत तक चली जाती वह अब भी छुक छुक कर चलती है । मल्लिकार्जुन जी, वह बड़ा होता है जो अपने को अभाव में रखकर दूसरों को सम्पन्न बनाता है । आप रेलवे मंत्री के रूप में यशस्वी बनें और अपने काम को देश के एक हिस्से तक ही सीमित न रखें, केवल दक्षिण भारत और पश्चिमी भारत की तरफ ही ध्यान न देकर, उत्तर भारत के लोगों को भी अधिक से अधिक सुविधायें दे करके, नई से नई योजनायें दे करके अपने को उपकृत करें । जनतंत्र में जो अभावग्रस्त और पीड़ित हैं उनकी अधिक सुविधायें देना जनतंत्र का धर्म है और उस धर्म को करने में आप यशस्वी योगदान करें । इन शब्दों के साथ जो रेलवे बजट लाया गया है, मैं तहेदिल से उसका समर्थन करता हूं । माननीय उपसभाध्यक्ष जी, मैंने बहुत अधिक समय लिया, उसके लिए क्षमा मांगता हूं ।

THE VICE-CHAIRMAN (DR. NAGEN SAIKIA): Thank you.

Shri Bhadreswar Buragohain. You will have 8 minutes. He has to go somewhere. You complete within 8 minutes.

SHRI BHADRESWAR BURAGOHAIN (Assam): Mr. Vice-Chairman, Sir, I do not have a single word of praise for the two Railway Ministers on this occasion. Hon. Members from Karnataka and Rajasthan may have certain words of appreciation for the Ministers concerned. But I, being from North-East, and especially from Assam, do not have any word of praise on this occasion. Rather I have a long list of grievances to be narrated in this august House. Sir, the Railway Budget for 1992-93 clearly disappoints us, the people of Assam and the North East. It is needless to say that since Independence, we are demanding the extension of the broad gauge line up to Dibrugarh, but to our sheer misfortune, our demand and cry remained a wild cry as the new Railway Budget does not hint any prospect of extension of the broad gauge line either in the near or in the remote future. Last year, we have read in the newspapers that the Centre has decided to extend the broad gauge line up to Lumding for the time being. But the present Railway Budget does not carry such a proposal at all. We can now presume that the statement regarding the extension of the broad gauge line up to Lumding was a political stunt of the Congress Government at the Centre. Hence, we can conclusively presume that we will not be able to see the broad gauge line as expected up to Upper Assam during our life time.

Sir, now my next point is the lack of proper transport facilities in Assam and the North East. In spite of our repeated requests and demands, the Centre is wilfully neglecting and rejecting our demands straightway. It pains me to reveal a horrible information in this august House that even after 45 years of Independence,

[Shri Bhadreshwar Buragohain]

except Assam, all other State capitals in the North East are not yet connected by the railheads. Will the Railway Minister reasonably answer to this question and explain the reasons for this apathy to the North East? Will the Railway Minister assure us and the House that by when he would be able to connect Itanagar, Aizawl, Shillong, Imphal, Agartala and Kohima by railheads? I want to know whether he would be able to tell us frankly that it would not be possible to do so during his term as Railway Minister.

Sir, in the absence of a railway network, the people of these areas have to ply or carry their essential commodities through buses, taxis, trucks, etc., which are invariably a costly affair. The Vayudoot service which is meant for the North East is now crippled altogether. Further, due to constant and regular landslides, vehicular traffic is disrupted for weeks together resulting in shortage of foodgrains and other essential commodities, and in turn causing untold sufferings to the general public, and the Delhiwallas cannot realise and feel the difficulties faced by the people from their air-conditioned rooms and palaces in Delhi. The Ministry may take note of this point that the present Railway Budget does not have any new proposal for extension of the railway lines in the North East. The proposals for Dudhnoi-Deepa and Megrendisa-Ditokshea lines are not at all sufficient to cater to the harrowing needs of the area.

Sir, my next point is that there was an age-old demand of the people of Assam and the North East for a road-cum rail bridge at Bogibil near Dibrugarh over the Brahmaputra. The construction of this bridge will not only improve the transport system in Assam but it will entirely change the picture of road communication in the North East. Arunachal Pradesh will be mostly benefited by this bridge. But the present Railway Budget does not carry any proposal for the construction of the much-demanded Bogibil Bridge. The contention of the people of Assam is that the Centre can construct a dozen bridges over the Ganges, but it is reluctant to construct the much-needed bridge at Bogibil over the Brahmaputra for the reasons best known to Delhi only.

Sir, there is another long-pending demand of the people of Assam and it has not been decided as yet, that is the setting up of a Railway Division at Rangia. The setting up of a Division at Rangia will not only carry the employment potential of the local youths, but it will also ensure a sense of belonging to the people of Assam in the Railway Administration. We have heard that a vested interest group in the Railway Administration is always preventing the setting up of a Division at Rangia, and in turn they are conspiring to set up the Division at Alipurduar in West Bengal. If this is allowed to happen and the Railway Division is set up at Alipurduar against the wishes of the people of Assam, then the sentiments of the people will be badly hurt and there is every likelihood of another agitation coming up in Assam.

Further, prior to Independence, West Bengal played a dominant role in the railway administration specially in our NF Railway as mostly the railway offices were manned by people from West Bengal. Setting up of the Railway Division at Alipurduar will establish the continuance of West Bengal's *dadagiri* in the NF Railway and thereby the local youth will have no chance for employment at all. I urge upon the Railway Minister to take note of these serious points that I have raised.

It is said that since the two Railway Ministers are from the South, much importance has been given to South, like too many superfast trains, to many electrification works, too many new lines and gauge conversion proposals in the southern region. It is like carrying coal to New

Castle. We cannot imagine as to when we will have a superfast thain like Rajdhani Express to Guwahati and when we will see the electric trains in Assam. If the Minister is the main reason, then we will demand the Railway Minister from Assam, instead of departments like Food, Steel, Coal, Industry and other dry portfolios like Labour, to improve the railway network in the North-East. I hope Mr. Thungon will excuse me.

In conclusion, I would like to say that the internal administration of the N.E. Railway is in a shambles and almost crippled now. Trains are not running on time at all. Sometimes the trains are running late by even 24 hours. Theft of railway property has become the order of the day. Wanton encroachment of railway land by railr workers and other unauthorised persons has become a regular and common feature in the NF Railway. Even the platforms are being encroached upon permanently by unauthorised people under the very nose of the railway sleuths. The Guwahati Railway Station, a major and apparently the most busy station in the North-East, has now become a permanent abode of hooligans and anti-social elements and further it can claim a place in the Guiness Book of Records for being the world's largest open latrine. No one can enter into the station unless one puts a hand or a cioth on the mouth. I would request the Railway Minister to take a serious note of it.

I request the Railway Minister to assure the House on the following points:

1. A time-bound plan to connect all the State capitals of the North-Eastern States by railheads;

2. Extension of the B. G. line up to Dibrugarh;

3. Construction of the rail-road bridge at Bogibil over Brahmaputra;

4. Declaration of Rangia as a Divisional Headquarter;

5. Regularisation of train timings and to revamp the NF Railway administration;

6. A Rajdhani Express on New Delhi and Guwahati route;

7. A direct train on Tinsukia-New Delhi route.

I thank you for the opportunity given to me.

THE VICE-CHAIRMAN (DR. NAGEN SAIKIA): Dr. Bapu Kaldate. But before you start, I want to announce that Home Minister, Mr. Chavan will make a statement in Rajya Sabha in regard to video cassettes relating to the assassination of late Shri Rajiv Gandhi today at 5.30. After that, you will continue.

डा० बापू काल्दाते : उपसभाध्यक्ष जी, मैं ऐसे समय सदन में बोलने के लिए खड़ा हूं जब एक तो जो बोलने वाले हैं वे उपस्थित हैं, जिनको अपेक्षा है कि वे बोल सकेंगे वे उपस्थित हैं और कोई हमारे सज्जन मित्र हैं जो किसी कारणवश यहां उपस्थित हैं, कोई ह्विप है, कुछ लोगों को इधर उधर से लाने के लिए। बाकी तो यहां होते नहीं हैं। आपको तो बैठना लाजिमी है। मंत्री साहब को सुनना लाजिमी है। कम से कम हमारी तरफ ध्यान देना लाजिमी है, सुनना लाजिमी है या नहीं, मैं नहीं जानता हूं।

मैं विशेष आंकड़ों में नहीं जाना चाहता हूं। लेकिन कुछ बुनियादी बातों की तरफ मैं कई सालों से ध्यान खींचता आया हूं जिसमें मुझे कोई विशेष सफलता नहीं मिली है, ऐसी कुछ बातों की तरफ आपका ध्यान अवश्य खींचना चाहता हूं। लम्बाई कितनी है, नम्बर दो की यह गाड़ी है, यह सब बातें हो चुकी हैं, आपकी किताब में आपने लिखी हैं। मेरे सामने यह सवाल है कि जब जब धन की उपलब्धता का प्रश्न आता है, का तो सरकार सिर्फ माल भाड़े और यात्री किराए में वृद्धि पर ही जोर क्यों देती आई है। यह हम देखते आये हैं कि एक तरफ आप कहते हैं कि अगले 5 सालों में 83 मिलियन तक ज्यादा माल ढोया

[डा० वापु कालदाते]

जाएगा, 5 परसेंट कम से कम तक प्रवासी यात्री बढ़ते जाएंगे । एक तरफ यात्री बढ़ रहे हैं, एक तरफ माल भी बहुत ढोया जा रहा है लेकिन दूसरी तरफ हर साल उनके ऊपर किराये और टैरिफ के दाम बढ़ा कर उनसे ही पैसे वसूल करते हैं । लास्ट इयर साढ़े 9 सौ करोड़ किया तो इस समय 1366 करोड रुपए तक जा रहे हैं क्या दूसरी कोई सुविधा या कोई रास्ता आपके सामने नहीं है । रिसोर्स मोबिलाई-जेशन की प्रक्रिया सिर्फ लोगों के ऊपर बोझा डालने से होती है क्या कोई और रास्ता नहीं ढूंढ सकते हैं । इसका क्या परिणाम होता है । यह जो कहा जाता है कि हमने तो केवल 7 प्रतिशत टैरिफ रेट बढ़ा दिया है, यह कुछ नहीं है । सबर्बन रेलवे वालों के ऊपर 7 से 62 प्रतिशत तक तक बढ़ाया है । दाम बढ़ाने से इन्फ्लेशन का रेट नहीं बढ़ेगा यह बात सही नहीं है क्योंकि इट इज ए चैन रिएक्शन । आप यहां का दाम बढ़ाते हैं, दूसरों को धक्का मिलता है, दूसरा तीसरे को धक्का देता है । आप किसी जगह पर भी दाम बढ़ाने की बात करें तो उसकी एक प्रक्रिया शुरू हो जाती है, विशम सरकिल बन जाता है। इस विशत सरकिल का अंतिम परिणाम यही होता है कि इन्फ्लेशन का, चलन वृद्धि का जो रेट है वह बहुत बढ़ने लगता है । सैंने इस समय भी यही देखा है । आपने कई बातों का ध्यान तक नहीं रखा है । ऐसा है कि लोगों को समझाने के लिए भले ही कह सकते हैं कि 10 किलोमीटर तक कोई किराया नहीं बढ़ाया है । कितने लोग जाते हैं 10 किलोमीटर तक। और गाजियाबाद से लेकर 2 स्टेशन चला जाता हूं तो 10 किलोमीटर से ज्यादा ही हो जाता है । तो 10 किलोमीटर का क्या फायदा है गरीबों के लिए । नाम बड़ा लेना और काम छोटा करना यह शोभा-दायक बात नहीं है । मैं यह कहता हूं कि दूसरा रास्ता ढूंढिए । अब देखिए । सबर्बन की बात है । आपने 7 से लेकर 62 प्रतिशत तक उनका किराया बढ़ा दिया। कौन लोग हैं जो जाते हैं ? सरकार की नीतियों का यह परिणाम है । बम्बई की बात मैं कहता हूं । बम्बई एज ए साउथ नार्थ आइलैंड । यह आइलैंड है । रास्ता ही नहीं है । आप धीरे धीरे पश्चिम में नहीं जा सकते, पूरब में जाने का प्रयास कर रहे हैं । पश्चिम में तो आगे समुद्र है। यह नार्थ और साउथ में चलेगा । सारे अफिसेज अब नार्थ में खुलेंगे तो दक्षिण के आदमी को जाना ही पड़ेगा। कोई बंधन नहीं है कल कारखाने वालों पर कि जो लोग हैं, कर्मचारी हैं उनके रहने की व्यवस्था करें । सरकार पर कोई बंधन नहीं है कि सरकार उनके रहने की वहां व्यवस्था करे । रेलवे कमेटी ने एक बार यह सुझाव दिया था कि सरकार या कल कारखाने वाले सब इंडस्ट्रियलिस्ट अपना मुनाफा कमाने के लिए रोजगार लगा देते हैं लेकिन कोई सुविधा या व्यवस्था नहीं करते । एक बार कुछ रोक लगाने की कोई कम्पोजिट पालिसी चाहिए । रेलवे अपना सोचेगी, इंडस्ट्री डिपार्टमेंट अपना सोचेगा, राज्य सरकारें अपना सोचेंगी और इनका सारा परिणाम एक ही होगा कि जो यात्री जाते हैं उनके सिर पर किराया बढ़ाने की प्रक्रिया होती रहेगी । तो मैं आपसे यह दरख्वास्त कर रहा हूं कि क्या इंटेग्रेटिड एप्रोच आप इस संदर्भ में ले रहे हैं या नहीं ? मुझे लगता है कि जिस ढंग से आपने यह किराया और टैरिफ रेट्स बढ़ा दिये, भले ही आप कहें कि हमने जीवनावश्यक वस्तुओं को इसमें से निकाल दिया है । जीवनावश्यक वस्तुयें यहां से निकालने से मतलब नहीं है, और जगह के दाम अगर बढ़ जाते हैं, तो आपके ट्रेन में आने वाली जीवनावश्यक वस्तु की पहले ही कीमत बढ़ जाती है, भले ही आप उसमें कुछ सहूलियत या राहत देने का प्रयास करें ।

मेरी समझ में दो बातें हैं, कि प्लानिंग कमीशन शायद आपकी तरफ ठीक ढंग से नहीं देखता है । मैं स्वयं यह मान कर के चल रहा हूं कि यदि कोई आधुनिक समाज होता है, तो उसमें चार प्रक्रियाएं आवश्यक हैं । आधुनिक समाज का एक लक्षण है गतिशीलता, (मोबिलिटी) आधुनिक समाज का एक लक्षण है अभिसरण, आधुनिक समाज का एक लक्षण है इंटेग्रेटिड डिवेलपमेंट--विकास, एक

संपूर्ण विकास की प्रक्रिया और अपने देश के हद तक यह भी है कि एकात्मता, मैं मानता हूं—Railway is an infrastructure for mobility, for *abhisaran* for development and integrity.

इस दृष्टि से अगर पूर्ण रूप से रेलवे को नहीं देखा जाएगा, सिर्फ लाईन इधर की उधर या उधर की इधर, इस दृष्टि से रेलवे को देखते रहेंगे, तो मुझे नहीं लगता कि रेल के ऊपर एक जो सामाजिक दायित्व है सोशल आब्लीगेशन है, उसको पूरा करने में रेलवे कभी सफल होगी।

अब में प्लानिंग कमीशन की बात करता हूं। मैंने बहुत बार यह कहा है कि प्लानिंग कमीशन तो एक सास बन गई है आपकी, मदर-इन-ला—यह डांटती रहती है। मैं आपको दो-तीन उदाहरण दे सकूंगा लेकिन एक जरूर दूंगा आप देखिये कि जो आंकड़े प्लानिंग कमीशन के मेरे हाथ में हैं, उसके मुताबिक यह है कि फर्स्ट प्लान से लेकर सातवें प्लान तक चलिए

what is the percentage of allocation for railways?

फर्स्ट प्लान में 11 प्रतिशत है और अब आई है छठे प्लान में पांच प्रतिशत, सातवें में छह प्रतिशत, मुझे मालूम नहीं कि आपने कितना मांगा और कितना वह देने वाले हैं। अगर इतनी एक आधारभूत संरचना करने वाली व्यवस्था के खिलाफ यह रूप रहेगा प्लानिंग कमीशन का तो मुझे नहीं लगता है कि रेलवे कभी सुधार सकती है। That is also a resource mobilisation. Why is Planning Commission not giving more to the railways?

इसमें हम आपके साथ हैं,यह भी हम आपको कह देते हैं कि प्लानिंग कमीशन का जो भी एटीट्यूड है, वह गलत है, ऐसा मैं मानता हूं और इसका कारण यह हो सकता है कि इसी के जो रिसोर्स मोबिलाईजेशन प्लानिंग कमीशन से पैसा नहीं ले पाते, हमारे सिर पर भेज देते हैं कि फेट बढ़ाइये, किराया बढ़ाइये और पैसा वसूल करिए। यह आसान धंधा मत करें। प्लानिंग कमीशन आपका है, आपकी सरकार है, आप उनको समझा सकते हैं। इसके लिए प्लानिंग कमीशन के मामले में मैं बहुत सालों से यह बात करता आया हूं कि प्लानिंग कमीशन के मामले में मैं बहुत सालों से यह बात करता आया हूं कि प्लानिंग कमीशन का रुख रेलवे से आज तक बिलकुल गलत है—यह मेरी राय है।

अब मैं आपको दूसरा उदाहरण देता हूं, जिससे आपको ज्यादा पता लगेगा। रिसोर्स मोबिलाईजेशन की बात सेंट्रिंग भी है और मैं कहता हूं कि जितना डिले, विलम्ब हो जाता है, उसका उतना खर्च बढ़ जाता है। अब मैं एक मिसाल जो मेरे सामने आज मौजूद है, मैं वह कहता हूं। 1988 में इसी सदन में वीरभद्र प्रताप सिंह ने लोकोमोटिव की पर्चेज के बारे में सवाल उठाया था। 1988 की बात में कह रहा हूं कि हम यह सोच रहे हैं कि जो हाई डेंसिटी एरियाज हो गये हैं, वहां उसको ठीक ढंग से चलाने के लिए और ज्यादा डिब्बे लगायें और वह ठीक है। इसके लिए ज्यादा ताकतवर इंजिनों की आवश्यकता है। इसलिए 1988 में सवाल उठा और हालत यह है कि 1988 में इसके बारे में सरकार ने जो आश्वासन दिया था, वह अभी तक पूरा नहीं हुआ है।

फरवरी, 1988 में आपने टैक्नीकल टेंडर्स दिये, अगस्त में आपने कमर्शियल टेंडर्स दिये। फाइनल डील होने को आये, आप लोएस्ट बिडर को बुलाने का सोच रहे थे, इसी बीच प्लानिंग कमीशन आ गया। and the Planning Commission by fantasy, by their imagination, asked for experts group. From where is the Planning Commission going to have experts group on railways?

आपके ही लोग होंगे, आपके ही पास लोग हैं, जो एक्सपर्ट्स हैं। सो प्लानिंग कमीशन के मामले का परिणाम यह हो गया कि मार्च 1990 तक उनकी रिपोर्ट नहीं आई। उनकी रिपोर्ट आ गई, तो वैलिडिटी का टाईम खत्म हो गया।

तो वह सारे टेंडर्स बर्बाद हो गये, 1990 तक कुछ नहीं हुआ। आज हालत यह है, हमने जब यह जानकारी ली है तब पता लग गया है कि अगर आप यह

[डा० बापू कालदाते]

टेंडर 1989 में मंजूर करते तो दो काम हो जाते। एक काम यह हो जाता कि आपके हाथ में नये इंजिन आ जाते और टैक्नीकल नो-हाऊ की आपने बात की थी टैक्नीकल नो-हाऊ उनसे ले लेंगे। दोनों काम शुरू हो जाते और जो अब देर लगेगी, उस देर से आप बच जाते। इतना ही नहीं, कीमत में भी बच जाते।

हमने जो जानकारी प्राप्त की है, उसके मुताबिक अब बीस इंजिन जो आप फ्रेट के लिए, माल ढोने के लिए करने वाले हैं, इनके लिए आपको 190 मिलियन डालर्ज और रेक्वायर्ड नाऊ और जो 10 इंजन आप पैसेंजर्स के लिए, यात्रियों के लिए ले रहे हैं उसके लिए, 180 मिलियन डालर को आपको आवश्यकता है। इसका मतलब यह हो गया कि आपको 300 मिलियन डालर की जरूरत होगी। अगर यह फैसला 1988-89 में हो जाता तो यह हाफ प्राइस, में मिलते क्योंकि 80 प्रतिशत से 100 प्रतिशत तक दाम बढ़ गए, यह हमारी जानकारी है, इसका मतलब है, सर You yourself have lost it. अब आप अपनी गलतियों का बोझ लोगों के ऊपर क्यों डाल रहे हैं? क्यों देरी हुई, इस देरी में कौन लोग हैं? Have you not got any methodology to avoid delay? आप ए०डी०बी० के पास गए। उन्होंने आपको कर्जा देना स्वीकार किया। एक्जिम जापान के पास गए, उन्होंने भी कर्जा देना मंजूर कर दिया और आपने 6 साल गंवा दिए जिसके कारण इंजनों के दाम दुगुने बढ़ गए। अब दाम दुगने बढ़ने की जिम्मेदारी यात्रियों की नहीं है। दाम दुगने बढ़ने की जिम्मेदारी जो माल रेल से भेजते हैं उनकी नहीं इसलिए आपकी ढिलाई का परिणाम हम लोगों को क्यों भुगतना पड़े है Why should we suffer for your delay, your inability to take the decision, inability to implement the decision, inability and confusion among the Planning Commission, the Railway Ministry, the Finance Ministry, the Finance Commission, So many things are there. I don't understand this. So, it is unjust.

भी कहता हूं कि अगर आप जाना चाहते हैं नए इनमें तो यह जो डिले आप करते हैं जिसके कारण कास्ट बहुत बढ़ता जाता है उसको कम करने का भी आपको प्रयास करना चाहिये। दूसरी बात हमने कही है।

THE VICE-CHAIRMAN (DR. NAGEN SAIKIA): The Home Minister has come. Now the Home Minister will make the statement.

STATEMENT BY MINISTER

VIDEO CASSETTES RELATING ASSASSINATION OF RAJIV GANDHI

THE MINISTER OF HOME AFFAIRS (SHRI S. B. CHAVAN): Mr. Vice-Chairman, Sir, I rise to make this statement in regard to video cassettes relating to the assassination of late Shri Rajiv Gandhi.

The Special Investigating Team of the CBI which is investigating the case has so far seized 467 video cassettes, one of which was found to be brand new and unused. The remaining 466 cassettes have been viewed and are still being viewed by a team of investigating officers for identifying the frames that could be relevant to the case.

So far, the SIT has been able to seize only two video cassettes covering the public meeting at Sriperumbudur on May 21, 1991 prior to the assassination. One video cassette was videographed by one Babu who had been engaged to do so by Shri A. J. Dass, the organiser of the public meeting at Sriperumbudur on May 21, 1991. This cassette covers the function before the arrival of late Shri Rajiv Gandhi at Sriperumbudur. It shows a music performance being rendered for the audience by Shanker Ganesh and party and thereafter, an announcement by Shri A. J. Dass on the garlanding and presenting of shawls to Shri Rajiv Gandhi. The cassette then shows in a blurred manner a crowd milling around Shri Rajiv Gandhi and some shawls being put